

Die Rostocker "Schiffs-Rhederei" Richard V. Beselin

Rabbel, Jürgen

Veröffentlichungsversion / Published Version
Zeitschriftenartikel / journal article

Empfohlene Zitierung / Suggested Citation:

Rabbel, J. (2005). Die Rostocker "Schiffs-Rhederei" Richard V. Beselin. *Deutsches Schifffahrtsarchiv*, 28, 197-238.
<https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0168-ssoar-59688-1>

Nutzungsbedingungen:

Dieser Text wird unter einer Deposit-Lizenz (Keine Weiterverbreitung - keine Bearbeitung) zur Verfügung gestellt. Gewährt wird ein nicht exklusives, nicht übertragbares, persönliches und beschränktes Recht auf Nutzung dieses Dokuments. Dieses Dokument ist ausschließlich für den persönlichen, nicht-kommerziellen Gebrauch bestimmt. Auf sämtlichen Kopien dieses Dokuments müssen alle Urheberrechtshinweise und sonstigen Hinweise auf gesetzlichen Schutz beibehalten werden. Sie dürfen dieses Dokument nicht in irgendeiner Weise abändern, noch dürfen Sie dieses Dokument für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, aufführen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Mit der Verwendung dieses Dokuments erkennen Sie die Nutzungsbedingungen an.

Terms of use:

This document is made available under Deposit Licence (No Redistribution - no modifications). We grant a non-exclusive, non-transferable, individual and limited right to using this document. This document is solely intended for your personal, non-commercial use. All of the copies of this documents must retain all copyright information and other information regarding legal protection. You are not allowed to alter this document in any way, to copy it for public or commercial purposes, to exhibit the document in public, to perform, distribute or otherwise use the document in public.

By using this particular document, you accept the above-stated conditions of use.

SEESCHIFFFAHRT

► JÜRGEN RABEL

Die Rostocker »Schiffs-Rhederei« Richard V. Beselin

Einleitung

Geschützt durch das Privileg der alleinigen Hafen- und Stapelgerechtigkeit und durch die rücksichtslose Verteidigung dieser Monopolstellung entwickelte sich der Rostocker Hafen in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts trotz der englischen Getreideschutzzölle und trotz der schlechten Verkehrsanbindungen an das Hinterland zum größten Umschlagplatz für die Ausfuhr mecklenburgischen und vorpommerschen Getreides. Völlig abhängig von diesem Getreideexport, hatte sich die Rostocker Flotte in ihrer Struktur und in ihrem Umfang dem Hafenumschlag angepasst. Die ab 1802 in England bestehenden Einfuhrbeschränkungen, welche ab 1822 abhängig vom Inlandpreis mit einem *festen Zollsatz in gleitender Skala* erhoben wurden, beeinträchtigten die Umsätze beim mecklenburgischen Export zeitweise erheblich und gaben nachfolgend auch der heimischen Schifffahrt nur sehr unterschiedliche Beschäftigungsmöglichkeiten. Erst die teilweise Lockerung der Schutzzölle ab 1828, ihre Neuregelung ab 1836 und erst recht die gänzliche Aufhebung der Kornzölle ab 1846 gaben damit nicht nur der Landwirtschaft, sondern auch der Schifffahrt die nötigen Impulse in ihrer Entwicklung. In diesen »goldenen Jahren« des Rostocker Reedereiwesens übernahm Richard Valentin Beselin 1848 die Korrespondenzreederei seines Onkels mit einem Bestand von acht Briggs.

Schon im Jahr zuvor hatte die Kaufmannschaft¹ fast euphorisch von den »glänzenden Erfolgen« der heimischen Schifffahrt berichtet: *In der heutigen schlimmen Zeit der Geldklemme und der noch nicht verwundenen Nachwehen eines harten Hungerjahres, ist es eine erfreuliche Erscheinung, dass unsere zahlreiche Rhederei ein überaus gesegnetes Jahr gehabt hat und eine so reiche Dividende zur Theilung bringt, wie man sich dessen seit langer Zeit nicht erinnern kann.* Es gab Schiffe, die zwischen 3000 und 5000 Taler an ihre Mitreeder verteilt hatten, und *eines von ihnen, wahrscheinlich die Brigg MATADOR, sogar 7808 Taler.* Man schätzte den Nettobetrag der gesamten Reederei auf ca. 500 000 Taler bei einem für die ganze Flotte veranschlagten Stammkapital von etwa 3 500 000 Talern. Doch nicht nur die Teilhaber an den Schiffen hatten verdient. Ein großer Teil des Bruttobetrages war zusätzlich noch an die Handels- und Gewerbetreibenden der Stadt für Ausrüstung, Reparatur, Proviant usw. geflossen. Weiterhin verteilten sich diese erzielten Gewinne nicht nur *auf Kaufleute und Capitalisten, sondern verbreiteten sich auch noch auf andere Erwerbsklassen.* Grundlage dafür ist die Art und Weise, wie das Rhedereigeschäft betrieben wird, indem es *fast alle Klassen der Gesellschaft einbezieht.* Und noch gravierender stellt sich die große Bedeutsamkeit dieses Industriezweiges klar hervor, dass *dieser ganze Ertrag fast allein dem Ausland abgerungen wird.* Man konnte damit *dreist behaupten*

ten, Mecklenburg habe außer dem Ackerbau und der Viehzucht keinen anderen Industriezweig aufzuweisen, welcher sich diesem an die Seite stellen konnte.

Eine regelmäßige Folge guter Jahre im Reedereiwesen hatte bisher zwangsläufig auch einen ungewöhnlichen Aufschwung beim Schiffbau nach sich gezogen. Während einige in der festen Überzeugung lebten, die Reederei habe *die Grenzen ihrer Blüthe und Größe noch nicht erreicht*, misstrauten Zweifler dieser plötzlichen Hochkonjunktur auf den Werften und warnten vor zu starker Baulust und Unternehmungsgeist. Sie schrieben den *übertriebenen und unheilbringenden Aufschwung* nur einer vorübergehenden günstigen Periode zu, *die bald ein übles Ende nehmen* werde. Es kam dann auch so, dass letztlich ein Drittel der Flotte für den gesamten mecklenburgischen Seehandel genügt hätte, doch der Rest war flexibel genug, sich unabhängig vom Heimathafen Frachten zu suchen.

Die Befürworter dagegen waren der festen Überzeugung, dass nach Abschluss von weiteren Schiffahrtsverträgen durch die mecklenburgische Landesregierung über Zollerleichterungen mit Frankreich und Russland, *welche im wohlverstandenen Interesse aller dabei Beteiligten liegt*, sich eine große Zukunft eröffne, zumal speziell Russland so gut wie keine Reederei besaß und Frankreich *an solchen Schiffen Mangel hat*, welche für die flachen Ostseehäfen geeignet waren. Für beide Staaten hielt man Rostock *als die am besten geeignete Vermittlerin*, wofür es dann eher zu wenig Schiffe gäbe. Den anderen, *noch glanzvolleren Hoffnungsstern für eine größere Blüte unserer Reederei* erhoffte man sich aber schon damals von dem vermuteten, kurz bevorstehenden *Fall der altberühmten Navigationsakte Englands*. Nachdem die Kornzölle gefallen waren, konnte eigentlich *dies morsche Bollwerk englischer Reeder* auch nicht mehr lange gehalten werden, zumal dort selbst im eigenen Land *die Forderungen der öffentlichen Meinung immer lauter und immer dringender werden. Sie muß fallen und sie wird balder fallen als die Kornzölle, die erst eines siebenjährigen Kampfes bedurften*. Und dann würden nicht nur die großen russischen Häfen zur direkten Fahrt von und nach England geöffnet werden, sondern endlich auch der gesamte Welthandel der Rostocker Schifffahrt zugänglich sein. Für diesen Fall hoffte man die bisher noch *zurückhaltende Unternehmerlust von inländischen Capitalisten* für das Reedereiwesen zu gewinnen, weil sich dann die Gewinne rentabler als die Aktien von Eisenbahnpapieren erweisen würden.

In allen Punkten trat aber nicht der erwartete Erfolg ein. So zogen aus der Konjunktur der Reederei auch noch andere Gewerbe durch Preiserhöhungen ihren Vorteil. Vor allem die gestiegenen Holzpreise verteuerten nachfolgende Neubauten so erheblich, dass eine gleich hohe Rendite nicht gewährleistet werden konnte. Das bekamen bald solche Dividendenreeder zu spüren, die ihre erst vor kurzem erworbenen Partien *a tout prix weggeschlagen, um in einem neuen Schiff zu rheden*. Diese erzielten nur dann eine noch weiterhin relativ gute Rendite, *wenn bei der Konstruktion von der eigenthümlichen Bauart unserer Schiffe nicht abgewichen worden ist*. Im Gegensatz zu den preußischen Häfen mit ihren Schiffen für die atlantische Fahrt wurde nämlich auf Rostocker Werften mehr auf eine große Tragfähigkeit derselben als auf das schnelle Segeln gesehen. Hier entstanden vorerst weiterhin nur Fahrzeuge von mittlerer Größe *nach dem alt gewohnten und bewährten Schnitte, so sehr ein Fortschritt im Schiffbau auch zu wünschen ist*. Doch das hatte seinen guten Grund, zumal sich auch einige Rostocker Schiffe auf ozeanischen Fahrten versucht hatten *und damit nicht glücklich geworden sind*. Man konnte sich anfangs noch diese äußerst konservativen und völligen Schiffsformen leisten, weil es bei den mehr als Küstenfahrt zu bezeichnenden Reisen zwischen Russland, Holland, Frankreich und Belgien – und selbst nach England – nicht auf Schnelligkeit ankam. Trotzdem konnten diese Rostocker *Schlepper* im Schnitt drei Sommerreisen absolvieren, mit dem großen Vorteil, dass sie im Verhältnis zur Atlantikfahrt *zu Hause am Gewinn ungleich mehr bringen und vertheilen konnten*. Und eben aus diesem Grund glaubte man derzeit noch fest daran, dass bei den Ostseefahrten keine Flotte mit der Rostocker konkurrieren könne, die deshalb *in dieser Branche der Schifffahrt immer den Vorrang behaupten wird*.

Ein weiterer Wandel vollzog sich schon vor der völligen Aufhebung der englischen Navigationsakte 1850 und der damit verbundenen Möglichkeit der mecklenburgischen Flotte, völlig unabhängig vom Heimathafen am freien Welthandel teilzunehmen. Langfristig trat dieser auch in der Organisation der Reedereiform ein.² War bis etwa um die Zeit um 1820 der Schiffer selbst *der gründende, verwaltende kaufmännische und nautische Leiter in einer Person*, trat danach schrittweise eine Änderung in Form einer Arbeitsteilung ein. Größere Schiffe benötigten mehr Betriebskapital, und ihr erweiterter Einsatz stellte höhere Anforderungen an die Geschäftsleitung. Steigende Verwaltungsarbeiten in der Reederei, bedingt durch das Heranziehen auch *anderer Gewerbsklassen zur Finanzierung des Schiffes*, erforderten eine separate kaufmännische Betreuung der Abrechnungen durch so genannte Korrespondenzreeder, die an den von ihnen betreuten Schiffen zwar Teilhaber, aber nicht alleinige Besitzer waren. Zur Führung der Geschäfte wurde fast ausschließlich ein Vertreter aus dem Kaufmannsstand gewählt. Da der Export in Rostock vorrangig auf der Getreideausfuhr basierte, standen dabei die Kornhändler an erster Stelle. Doch wegen der günstigen Gewinne im lukrativen Korngeschäft erklärten sich zu diesem Zeitpunkt auch andere Unternehmer dazu bereit, quasi im »Nebenberuf« als Korrespondenzreeder die kaufmännische Leitung mehrerer Schiffe zu übernehmen. Ursprünglich firmierten diese als Schirm- oder Papierfabrikanten, waren Besitzer von Ölmühlen, Seifen- und Lichtfabriken bzw. von Materialhandlungen, Brennereien und Münzereien.

In kaum einem Fall waren Korrespondenzreeder alleinige *Eigentumsreeder*, besaßen also für gewöhnlich nicht mehr als $\frac{1}{4}$ bis $\frac{1}{8}$ der Parten, nur selten etwa die Hälfte. Jedes Schiff für sich bildete eine Reedereigesellschaft, der er trotz der Beteiligung nur als *geschäftsführender Betriebsleiter* vorstand. Der Reeder fungierte hier als Vermittler zu den Mitreedern. Unter seiner Regie und Kontrolle erfolgte der Einsatz des Schiffes, worüber er gegen Zahlung entsprechender Tantiemen Buch, Kasse und Abrechnung führte. Beim Transport eigener Waren geriet der Korrespondenzreeder oft in einen *Interessenzwiespalt*, weil niedrige Frachtkosten in diesem Fall für ihn dann günstiger waren. Im Widerspruch zu den anderen Mitreedern wollte er jetzt nach Möglichkeit am Schiff verdienen, während diese vom Schiff zu profitieren suchten. Doch es gab noch eine Reihe von weiteren Missständen, die letztlich zum Spruch *Reederei ist Piraterie* führten.³



Abb. 1 Sitz der Korrespondenzreederei in der Schmiedestraße 6 in Rostock. (Aus: Adolf Friedrich Lorenz: Die alte bürgerliche Baukunst in Rostock. Rostock 1914)

Die Korrespondenzreederei Richard V. Beselin wurde in den fast 40 Jahren ihres Bestehens mit fast allen Vor- und Nachteilen aus dieser Zeit der wirtschaftlichen, politischen und technischen Umbrüche konfrontiert. Trotzdem kann sie nicht stellvertretend für die gesamte Entwicklung des Rostocker Reedereiwesens herangezogen werden. Sie ist nur ein kleiner zeitgenössischer Mosaikstein jener Epoche, mit kurzen Einblicken in das damalige wirtschaftspolitische Geschehen. Auch die sich anschließende Schiffsliste dokumentiert aus schiffbaulicher Sicht nur in groben Zügen den sehr langsam vorangehenden Fortschritt – wie den Übergang von der Brigg zur Bark, vom Segelschiff zum Dampfer. Selbst der Ankauf von gebrauchten Schiffen, der in Krisenzeiten in großem Stil erfolgte, kann nur an drei Beispielen belegt werden.

Gründung der Reederei durch Übernahme

Richard Valentin Beselin⁴, ältester Sohn des *Advocaten und Klostersyndikus* Johann Joachim Valentin Beselin, wurde am 17. Januar 1824 in Rostock geboren. Nach abgeschlossener Schulzeit begann er 1842 eine Kaufmannslehre bei der Firma Dievelmann in Stralsund. Im April 1845 bestätigte ihm der Inhaber: *Herr Richard Valentin Beselin aus Rostock hat seine Lehrzeit in meinem Comptoir bestanden. Derselbe hat sich als sehr ehrlich, treu und fleißig bewiesen, und kann ich ihn deshalb überall empfehlen.*

Die ganzen Jahre über unterhielt Richard einen engen brieflichen Kontakt zu seinem Onkel Friedrich Valentin Beselin in Rostock, der dort ebenfalls als Kornhändler tätig war und ab 1835 eine Korrespondenzreederei betrieb. Sein erstes Schiff war die im gleichen Jahr bei Friedrich Dethloff gebaute Brigg FRIEDRIKE (Kapt. Rohde), der bis 1846 neun weitere folgten.

Der 18-jährige Richard Beselin scheint am Anfang seiner Lehre Heimweh gehabt zu haben. Unter anderem schrieb er am 22. August 1842 an seinen Onkel Fritz: *Jetzt vergnügen die Leute*

sich in Warnemünde und Doberan, während wir unsere Freuden an den Pulten suchen müssen. Bist Du schon in Warnemünde gewesen und hat es Dir dort gefallen? Doch dieser riet ihm statt einer Antwort, recht fleißig zu sein, vor allem Sprachen wie Englisch und Französisch und möglichst auch Schwedisch zu lernen.

Nach der Lehre arbeitete Richard Beselin kurz in Stettin und danach in England bei der Firma R.P. Jones & Sons in London, ehe ihn sein Onkel Fritz in das Korngeschäft holte. Nach dessen Tod 1848 übernahm Richard die Führung der Reederei. Der Wohnsitz des jetzigen *Schiffsrheders und Kaufmannes Richard V. Beselin* befand sich in der Schmiedestraße Nr. 6, ehemals eine Verlängerung der Langen Straße hinter der St. Marienkirche. Als erster Neubau unter seiner Korrespondenz lief bei Schiffbaumeister Wilhelm Zeltz 1849 die für den Dändorfer Kapitän Daniel Heinrich Dade gebaute Brigg HERTHA vom Stapel. Zum regelmäßigen Bestand gehörten ansteigend



Abb. 2 Kaufmann Richard V. Beselin (1824-1866), um 1850. (Foto: Stadtarchiv Rostock)

elf bis zwanzig Segelschiffe, vorrangig Briggs. 1853 kam mit der PROSPERO seines Bruders Berthold die erste Bark hinzu, der fünf weitere folgten. 1856 ließ Wilhelm Zeltz mit der MARGARETHE ROESNER und der ALT-MECKLENBURG die einzigen neuen Vollschniffe für Rostock zu Wasser. Von letzterer übernahm Richard Beselin die Geschäftsführung. Als Schnoner bildete die MIRANDA eine Ausnahme, und mit der Brigg BOREAS kam 1866 das einzige Zweithandschiff in seinen Bestand. Im Gegensatz zu anderen Reedereien übernahm auch sein Bruder später nur zwei weitere Ankäufe in Korrespondenz.

Am 22. November 1855 heiratete Richard Beselin die Hamburger Kaufmannstochter Emma Sophie Ernestine Crasemann. In kurzen Abständen folgten bis 1865 die Geburten von sechs Kindern.

Planung des ersten reinen Handelsdampfers

Richard V. Beselin war mit großer Wahrscheinlichkeit der erste Rostocker Korrespondenzreeder, der einen reinen Handelsdampfer ohne Festlegung auf eine bestimmte Route hatte bauen lassen wollen. Nach der durch verschiedene unglückliche Umstände zustande gekommenen Liquidation der ersten, 1850 gegründeten »Rostocker Schrauben-Dampfschiffahrts-Gesellschaft« für die Linienfahrt nach St. Petersburg im Jahre 1855 und dem Verkauf der beiden eisernen Schraubendampfer ERBGROSSHERZOG FRIEDRICH FRANZ und GROSSFÜRST CONSTANTIN erhoffte sich die Kaufmannschaft nach dem Krimkrieg durch die Gründung einer zweiten Aktiengesellschaft 1857 mehr Erfolg. Doch durch zu geringe Frachtmengen und den Mangel an Passagieren bleiben auch diesmal die Gewinne aus. Als die GROSSFÜRST CONSTANTIN II im Januar 1861 im Eis verloren ging, musste auch die ERBGROSSHERZOG FRIEDRICH FRANZ II zur Deckung der Schulden verkauft werden. Zu begrenzt war zusätzlich durch Eisbehinderung die Navigationsperiode auf der Newa. Vermutlich deshalb hat Richard Beselin in weiser Voraussicht am 24. Oktober 1857 – und damit Monate nach dem ersten Stapellauf der neuen Gesellschaft – mit seiner Anzeige für ein einzelnes Dampfschiff geworben, das je nach Frachtenlage zwischen den unterschiedlichsten Häfen »trampen« sollte:

Von verschiedenen Seiten aufgefordert, den Bau eines eisernen Schraubendampfschiffes von ungefähr 115 bis 120 Weizenlast Tragfähigkeit ins Leben zu rufen und die Correspondenz desselben zu übernehmen, indem es mir an einer regen Unterstützung dazu gewiss nicht fehlen würde, erlaube ich mir einen Prospectus vorzulegen, wie nach meiner Ansicht ein derartiges Unternehmen für die Interessenten am meisten gewinnbringend und für unsere Stadt und das Land am vorteilhaftesten sein würde.

Das Schiff müsste einstweilen nicht an eine feste, bestimmte Fahrt zwischen Rostock und einem andern Hafen gebunden sein, sondern je nach Bedürfnis und der vorteilhaftesten Offerte bald nach London, Hull, Leith, Amsterdam oder irgend einem andern Platze verfrachtet werden, und sollte von Rostock nichts zu verschiffen sein oder keine lohnende Offerte gemacht werden, nach einem andern Hafen der Ost- oder Nordsee dirigiert werden, wo sich gerade die günstigste Chance für dasselbe darbietet; jedoch bleibt Rostock stets der Ort, für welchen das Schiff hauptsächlich bestimmt ist, und bei nicht allzugroßem Unterschied in Frachten wird ihm stets der Vorzug zu geben sein. Warnemünde ist der Hafen, der, wenn andere Seestädte der Ostsee und auch Hamburg schon längst durch Eis geschlossen sind, den Segelschiffen noch offen ist. [...] Jede auswärtige Konjunktur von Getreide könne sofort genutzt werden, und die geplante Chaussee nach Warnemünde biete dafür eine gute Voraussetzung.

Nach Rücksprache mit Tischbein würde ein eiserner Schraubendampfer von obiger Größe, 9 Jahre A1 Engl. Lloyd, der bei 8 Knoten ohne Segelhilfe ein Paar Niederdruck-Maschinen von 65 Pferdekraft haben müssen und [...] als dreimastiger Schooner getakelt, complet ausgerüstet und

Neues Dampfschiffahrts-Unternehmen.

Von verschiedenen Seiten aufgefordert, den Bau eines eisernen Schraubendampfschiffes von ungefähr 115 bis 130 Weizenlasten Tragfähigkeit ins Leben zu rufen und die Correspondenz desselben zu übernehmen, indem es mir an einer regen Unterstützung dazu gewiss nicht fehlen würde, erlaube ich mir einen Prospectus vorzulegen, wie nach meiner Ansicht ein derartiges Unternehmen für die Interessenten am meisten gewinnbringend und für unsere Stadt und das Land ein vortheilhaftestes sein würde.

Das Schiff müsste einstweilen nicht an eine feste, bestimmte Fahrt zwischen Rostock und einem andern Hafen gebunden sein, sondern je nach Bedürfnis und der vortheilhaftesten Offerte bald nach London, Hull, Leith, Ausmergen oder irgend einem andern Platte verfrachtet werden, und sollte von Rostock nicht zu verschifft sein oder keine lohnende Offerte gemacht werden, nach einem andern Hafen der Ost- oder Nordsee dirigirt werden, wo sich gerade die günstigste Chance für dasselbe darbietet: jedoch bleibt Rostock stets der Ort, für welchen das Schiff hauptsächlich bestimmt ist, und bei nicht allzu grossem Unterschied in Frachten wird ihm stets der Vorzug zu geben sein.

Warnemünde ist der Hafen, der, wenn andere Seestädte der Ostsee und auch Hamburg schon längst durch Eis geschlossen sind, den Segelschiffen noch offen ist; um wieviel mehr wird dies bei einem Dampfschiffe der Fall sein, und würde jede auswärtige auflauchende Conjunction in Getreide u. s. w. sofort benutzt werden können. Die nach Warnemünde zur erbauenden Chaussee wird unsern Handel und dem Lande auch dann erst recht nützen, wenn dafür gesorgt wird, dass wir in Besitz von Dampfschiffen zu kommen suchen, und bin ich überzeugt, dass der Nutzen, den dies Unternehmen nicht Mos Rostock, sondern dem ganzen Lande gewähren wird, nicht zu hoch angeschlagen werden kann.

Nach mit Herrn Tischbein genommener Rücksprache würde ein eisernes Schraubendampfschiff von obiger Grösse, 9 Jahre A. l. beim englischen Lloyd classifirt und einer Schnelligkeit von 8 Knoten pro Stunde ohne Segelhülfe, ein Paar Niederdruck-Maschinen von 65 Pferdekraft haben müssen, und würde solches, als dreimastiger Schooner getakelt, complet ausgerüstet mit allem nöthigen Zubehör, Ketten, Anker, Segel u. s. w. und soweit fertig, dass untergeheilt werden und das Schiff laden kann, 48,000 Thlr. Cr. kosten. Rechnet man hiezu 2000 Thlr. zur Anschaffung von Kohlen, Proviant, Schuppen, Monatsheuer u. s. w., so wird das Schiff in Soc 50,000 Thlr. Cr. kosten, welche in 100 Actien à 500 Thlr. vertheilt werden müssten.

Was nun den Betrieb und die Rentabilität dieses Unternehmens anbetrifft, so ist mit Sicherheit anzunehmen, dass das Schiff wenigstens 12 Doppelreisen von hier machen kann.

Hierfür würden betragen

1. Ausgaben.

1) Heuer des Capitains, ausser ca. 2 1/2 % Caplakten, die durch Aufschlag auf die Fracht gedeckt würden	Cr. 400.
2) Heuer für 2 Steuerleute, 12 Monate, 1 à 30 Thlr., 1 à 20 Thlr.	600.
3) do. für 4 Matrosen à 15 Thlr.	720.
4) do. für 2 Decksjungen à 7 1/2 Thlr.	180.
5) do. für den ersten Maschinisten	360.
6) do. für den zweiten Maschinisten	360.
7) do. für 3 Heizer à 15 Thlr.	540.
8) do. für den Koch	215.
9) Beköstigung für 15 Mann à 18 Schill. pr. Tag	2050.
	Cr. 5315.
Für Versicherung 50,000 Thlr. à 5 %	2500.
Für Reparatur an Schiff, Maschine und Kessel und um nach einigen Jahren einen Reservekessel anzuschaffen	3000.
	Cr. 10,815.

Es kommt mithin die Doppelreise	Cr. 901. 12 3/4
Kohlen pr. Doppelreise 32 Last, und da diese gewöhnlich in England einzunehmen sind à 12 Thlr.	384.
Hafenkosten am Lade- und Löschplatz, Provision, Oel, Fett u. s. w.	550.
	Cr. 1835. 12 3/4
Um den Anschlag jedoch sicherlich nicht zu niedrig zu machen, noch extra	165 76
Kosten für jede Doppelreise	Cr. 2000.

2. Einnahmen.

Das Schiff ladet 1500 Qr. Weizen, und will ich die Fracht zu dem niedrigen Frachttaxe von nur 4 sh. pr. Qr. annehmen, macht 300 £ à 6 1/2 Thlr. Cr.	2000.
Ferner für die Retourreise 250 To. à 14 sh. macht 175 £	1160.
	Cr. 3160.
Hievon ab obige Kosten	2000.
	Cr. 1160.

bleibt Netto-Provenue pr. Doppelreise

also für 12 solche Reisen 13,920 Thlr. Cr. Reinertrag.

Wie oben gesagt, ist angenommen, dass das Schiff nur 12 Doppelreisen im Laufe eines Jahres machen würde, doch ist wohl mit grosser Wahrscheinlichkeit darauf zu rechnen, dass es 2 bis 4 Reisen mehr machen kann, wenn die Expedition an den Lade- und Löschplätzen nur irgend nach Wunsch geht; und habe ich zu dem Zwecke unter den Ausgaben schon die Jahresheuer und die Beköstigung für einen zweiten Steuermann angesetzt, denn die das Schiff zwei getrennte Laderäume erhält, so ist es auch zwecks Zeitersparnis notwendig, dass bei jedem Laderaum ein Steuermann sei.

Die Fracht von 4 sh. pr. Qr. Weizen für ein Dampfschiff ist auch so ausserordentlich niedrig angenommen, dass man wohl mit Recht auf eine höhere Einnahme rechnen kann, und wenn für Segelschiffe im Spätherbst 5 und 6 sh. gezahlt wird, so ist 7 bis 8 sh. und selbst 10 sh. für ein Dampfschiff von so passender Tragfähigkeit gewiss nicht zu viel. Ueberdies habe ich als Retourladung nur 250 Tons geschätzt, während das Schiff 330 Tons wird laden können.

Ausserdem wird die Cabille Raum für einige Passagiere haben und dadurch dem Schiffe zuweilen ebenfalls eine Einnahme erwachsen.

Findet das Schiff von hier nicht stete Verwendung, sondern müsste dasselbe in einem andern höher hinauf gelegenen Ostseehafen Beschäftigung suchen, so würde das allerdings die Zahl seiner Reisen beeinträchtigen, der Unterschied dürfte indessen durch höhere Frachten und sich überlegen, dass die Ausgaben verhältnissmässig hoch, dahingegen die Einnahmen niedrig angeschlagen sind, zweifle ich nicht, dass Sie diesem gewinnversprechenden und gemeinnützigen Unternehmen Ihre Beihiligung nicht verweigern werden und empfehle mich

Rostock, den 24. October 1857.

hochachtungsvoll
Richd. V. Herzelin.

Wir können obiges Unternehmen einer allgemeinen Beihiligung mit Recht empfehlen und machen nicht blos auf den dem Handelsstande dadurch erwachenden Nutzen aufmerksam, sondern besonders auch auf den hohen Vortheil, welcher den Producenten dadurch geboten wird, dass auf diese Weise eine raschere und zu allen Jahreszeiten promptere Communication mit den bezüglichen Ländern ermöglicht wird.

Ernst Brockmann. C. F. Koch & Sohn. Albrecht Kessel.
Geo. Meyenn. N. H. Witte.

Abb. 4 Anzeige für die Gründung eines Dampfschiffahrtsunternehmens, 1857. (Rostocker Zeitung)

Ich finde mich veranlaßt, zur öffentlichen Kunde zu bringen, daß ich bereits einen Sachwalt beauftragt habe, gegen den Herrn von Laffert auf Lehsen wegen der in seiner bekannten Schrift wider mich erhobenen Beschuldigungen den Weg Rechts zu beschreiten, und daß ich demnächst das Resultat der gerichtlichen Untersuchung veröffentlichen werde.

Rostock, den 18. Juli 1861.

Rich^d. B. Beselin.

Abb. 5 Richard Beselin kündigt in einer Anzeige von 1861 rechtliche Schritte an. (Rostocker Zeitung)

[...] soweit fertig, dass untergeheizt werden und das Schiff laden kann, 48 000 Thlr. Crt. kosten. Rechnet man hiezu 2000 Thlr. zur Anschaffung von Kohlen, Proviant, Schuppen, Monatsheuern usw., so wird das Schiff in See 50 000 Thlr. Crt. kosten, welche in 100 Actien à 500 Thlr. vertheilt werden müssten.⁵

Anschließend schätzte Beselin die Rentabilität bei mindestens zwölf Doppelreisen auf den Reinertrag von 13 920 Thlr. Das Unternehmen positiv befürworteten die Kaufleute Ernst Brockelmann, C.F. Koch & Sohn, Albrecht Kossel, Georg Meyenn und

N.H. Witte. Trotzdem ließ sich der Bau nicht verwirklichen, vermutlich weil die möglichen Kapitalgeber inzwischen auf das »Neue Dampfschiffahrtsunternehmen« gesetzt hatten. Stattdessen gelang ein ähnliches Unternehmen erst nach dessen Konkurs 1862, dann aber geführt von dem Korrespondenzreeder Martin Petersen.

Die »Denkschrift« des Majoratsherren Laffert auf Lehsen

Bis auf einzelne Ausnahmen blieben alle Kapitäne und selbst deren Nachfolger bis zu seinem Tod 1866 und auch noch in den Jahren danach unter seinem Bruder der Reederei »Rich. V. Beselin« bis zum Verlust oder Verkauf des Schiffes treu. Das spricht eigentlich für ein großes Vertrauen in die Geschäftsführung. Und trotzdem sah sich auch Richard Beselin 1861 in der »Denkschrift« des Majoratsherren auf Lehsen, Ernst August von Laffert, über »Die heillosen Missbräuche im mecklenburgischen, insbesondere im Rostocker Rhedereiwesen« ganz persönlichen Angriffen ausgesetzt. In einem im Anhang befindlichen *Exempla illustrant rem* wurden als Beispiel die unter Beselins Korrespondenz fahrenden Barken VON LAFFERT-LEHSEN und ALT-MECKLENBURG besonders herausgestellt. Zu ersterer erhob von Laffert die Anklage:

Die mit diesem Schiffe betriebene ganz unerhörte Wirthschaft veranlasste die Absetzung des Capitains, welcher dagegen den Herrn Correspondent=Rheder in dessem Hause die bittersten Vorwürfe begangener Veruntreuungen machte, worauf es zwischen beiden zu einem blutigen Auftritte kam. Eine auf Verlangen der Rhederei vorgenommene kostspielige Revision der Schiffsrechnung ergab, daß der Herr Correspondent=Rheder sich zur Zurückzahlung der Gelder bequemen musste, die er unbefugter Weise eincassirt hatte. Der Herr Correspondent=Rheder übergab dem Capitain des Schiffes drei Eigenthumsacten dieses Schiffes in blanco und schließlich stellte es sich heraus, daß die 60 Parte dieses Schiffes längst begeben waren. Um nun diese wie andere Ungehörigkeiten zu vertuschen, wurden dem Capitain von dem Herrn Correspondent=Rheder seine und seiner Verwandten Schiffsparte abgekauft und zwar zu voll, d.h. für den doppelten Werth, als wofür mir solche in Rostock angeboten sind.⁶

Bei der 1860 zur Bark umgetakelten ALT-MECKLENBURG hieß es unter Beispiel Nr. 9: Das Schiff ALT-MECKLENBURG des Correspondent=Rheder R.V. Beselin gehört unter den neueren Schiffen Rostocks zu den größten und vorzüglichsten der dortigen Flotte. Dieses Schiff ist nun seit bereits 5 Jahren in Fahrt, ohne von einer Havarie heimgesucht zu werden. Es sind für das-

Unterm 18. Juli des Jahres 1861 in Nr. 169 der „Rostocker Zeitung“ ver-
hieß der Herr Rich^d. V. Beselin, wegen der vom Herrn von Laffert auf
Lehsen wider ihn erhobenen Beschuldigungen, das Resultat der anhängig gemachten
gerichtlichen Untersuchung seiner Zeit zu veröffentlichen. Auftragsmäßig bringe ich nun
zur Anzeige, daß nach dem nun endlich rechtskräftig gewordenen Revisionsbescheide der
von Laffert auf Lehsen wegen der in seiner Druckschrift, mit dem Titel: „**Die heil-**
losen Mißbräuche im Mecklenburgischen, insbesondere im Rostocker Rhedereiwesen,“
und mit dem Motto:

„Schlag nimmer in ein Wespennest,
Doch wenn Du schlägst, so schlage fest.“

wider ihn, den Kaufmann Rich^d. V. Beselin, verübten Preßverbrechen in eine zwei-
monatliche Gefängnißstrafe und eine Geldbuße von 100 Thlr. Ert. verurtheilt worden ist.

Rostock, am 28. Juli 1864.

Im Auftrage:

R. Lange, Adv.

Abb. 6 Verurteilung des Herrn von Laffert auf Lehsen 1864 wegen Pressverbrechens. (Rostocker Zeitung)

selbe, so viel man weiß, günstige Frachtbedingungen abgeschlossen worden, dessen ungeachtet
wird von denjenigen Rhedern, welche ihre Parte versicherten, noch ein Zuschuß begehrt.

Erwartungsgemäß wehrte sich Richard Beselin öffentlich in der »Rostocker Zeitung« vom 18.
Juli 1861 gegen diese Anschuldigungen: Ich finde mich veranlaßt, zur öffentlichen Kunde zu
bringen, daß ich bereits einen Sachwalt beauftragt habe, gegen den Herrn Von Laffert auf Leh-
sen wegen der in seiner bekannten Schrift wider mich erhobenen Beschuldigungen den Weg
Rechens zu beschreiten, und daß ich demnächst das Resultat der gerichtlichen Untersuchung
veröffentlichen werde.⁷

Das Urteil ließ allerdings recht lange auch sich warten, aber immerhin konnte der Advokat
Lange am 28. Juli 1864 in der gleichen Zeitung der »Verheißung« des Herrn Beselin gerecht
werden, das Resultat der anhängig gemachten richterlichen Untersuchung zu veröffentlichen:
Auftragsgemäß bringe ich nun zur Anzeige, daß nach dem nun endlich rechtskräftig geworde-
nen Revisionsbescheide der von Laffert auf Lehsen wegen der in seiner Druckschrift mit dem
Titel: »Die heillosen Mißbräuche im Mecklenburgischen, insbesondere im Rostocker Rhederei-
wesen« und mit dem Motto: »Schlag nimmer in ein Wespennest, doch wenn Du schlägst, so
schlage fest« wider ihn, den Kaufmann Richd. V. Beselin, verübten Preßverbrechen in eine
zweimonatliche Gefängnißstrafe und eine Geldbuße von 100 Thlr. Crt. verurtheilt worden ist.⁸

Berthold Valentin Beselin wird Teilhaber

Es war ein trauriger Anlass, der die Rostocker Senatoren Pries und Langefeld zusammen mit
einem Notar am 3. August 1866 nach Warnemünde führte. Im III. Quartier Nr. 61 (Georginen-
platz Nr. 1) lag im Haus der Lehrerwitwe Kirch der sich schon längere Zeit als Kurgast aufhal-
tende, schwer kranke Kaufmann und Schiffsreeder Richard Valentin Beselin aus Rostock mit der



Reg. 10. 49

S. Hermann Schell.

Ich habe mich entschlossen, über meinen vermöglichen Nach-
lass letztwillig zu verfügen und erweitere daher vernünftiger-
weise das gegenwärtige Testament, wie folgt:

§ 1.

Ich habe meine vermöglichen Nachlassgegenstände vermacht an:

- I, meine Ehefrau Emma, geborene Erasemann,
- II, meine mit demselben verenglichten sechs Kinder
 1. Richard,
 2. Valentine,
 3. Otto,
 4. Emma,
 5. Ottilie,
 6. Hermann,

je ein Drittel dem nachfolgenden, insofern Bestimmungen.

§ 2.

Obgleich meine Kinder aus mir mit Hinterlassung
vollkommener Absonderung, so hielt ich sie von der Absonder-
baren Stelle. Hinterlassung haben keine solche Absonderung,
so schließlich ist die mit überlebenden Kindern eventuelle
ihnen vollkommene Absonderung.

§ 3.

Der Erblasser wünscht, dass meine Ehefrau die
auf demselben Grundstück befindlichen mit demselben verbundenen
unter der Firma Richard V. Beselin bestehende Geschäft in
Erfüllung der mit meinem Bruder, dem Kaufmann
Karl Beselin am 7. Juni 1863 abgeschlossenen Vereinbarung
hinsichtlich der Geschäftsführung.

Da die Firma Beselin aber nicht mein Bruder, sondern
mein Ehefrau als alleinige Witwenschaft am 7. Juni 1863
aufgeht.

Bitte, seinen Nachlass zu ordnen. Er litt unter einem *schweren Lungenleiden*, das letztlich zu seiner Erblindung führte. Da er *sein Ende nahen fühlte*, hatte er die genannten Mitglieder des Rates aufsuchen lassen, *um mit ihm zur Errichtung eines Testamentes zusammenzutreten*.

Die Anwesenden schilderten seinen bedauernswerten Zustand folgendermaßen: Sie trafen ihn am genannten Ort zwar körperlich leidend und fast erblindet, aber wie die mit ihm angestellte Untersuchung ergab, in einem *geistig völlig dispensationsfähigen Zustand*. Der Kaufmann Beselin legte ihnen ein 16 Paragraphen umfassendes Schriftstück mit der Erklärung vor, *daß darin sein wohlüberlegter letzter Wille enthalten sei*. Das Testament wurde noch einmal vom Notar verlesen, von allen unterzeichnet und dann in einem verschlossenen Umschlag, dem Wunsche des Kranken entsprechend, dem Magistrat zur Aufbewahrung übergeben. Richard V. Beselin starb schließlich nach langem Leiden am 30. Oktober 1866 im Alter von 42 Jahren.

Ob er diese wissentlich und aus gesundheitlichen Gründen traf, darüber kann nur spekuliert werden, jedenfalls vollzog Richard Beselin am 1. Juni 1863 eine Entscheidung, die für die Zukunft seiner Firma später von großer Bedeutung sein sollte. Mit Rückwirkung zum 1. Januar 1863 ging er mit seinem Bruder, dem Kapitän Berthold Valentin Beselin, einen *Societät-Vertrag* für das Reedereigeschäft ein. Bei einer beidseitigen einjährigen Kündigungsfrist bezog sich die Teilhaberschaft nur auf den Betrieb. Die sonstigen Vermögensverhältnisse sowie alle bisher erworbenen Schiffsparten verblieben *ebenso wie deren Verkauf in Verfügung des einzelnen*. Gab es in Sachangelegenheiten strittige Meinungen, behielt sich Richard *den Ausschlag* vor. Als weitere Bedingung galt, dass die Firma auch *bei Absterben des Herrn Richard Beselin weiter unter seinem Namen firmiert und dass das Correspondent-Rhedereigeschäft dessen Erben zum Eigentum verbleibt*. Jedoch waren dieselben verpflichtet, *dem Herrn Berthold Beselin die Teilnahme daran einzuräumen* und auch seinen Entscheidungen zu folgen.

Der Tod von Richard Beselin⁹ 1866 machten seinen Bruder unerwartet schnell zum alleinigen Leiter der Reederei. Zwar war im Testament auch Richard Beselins Ehefrau als Mitinhaberin eingesetzt, ihr aber *in Hinsicht die Fortführung des Geschäftes keine Einmischung* zugestanden worden. Stattdessen bekamen sie und ihre Kinder eine festgelegte Summe ausgezahlt, und ihr waren auch *alljährlich die Abschlüsse des Geschäftes vorzulegen*. Bei zusätzlichen Überschüssen wurde der erzielte Gewinn nach Abzug aller Kosten verteilt. Soweit die Firma es für richtig hielt, sollten 3000 Thlr. Crt. zum Erwerb von Schiffsparten freigehalten werden. *Erreicht der vorgedachte Überschuß nicht die genannte Summe, so kann natürlich auch nur bis zum wirklichen Betrage der Überschuß zur Organisation von Schiffsparten verwandt und hinfolglich nicht capitalisiert werden*. Das Geld sollte vorwiegend in den Bau von Neubauten fließen und auch eine Verschie-



Abb. 8 Korrespondenzreeder Richard V. Beselin, um 1865. (Stadtarchiv Rostock)



Abb. 9 Todesanzeige des Kaufmannes Richard Beselin, 1866. (Rostocker Zeitung)

bung der Mittel innerhalb der Jahre möglich sein. Richard Beselin hatte in seinem Testament an so ziemlich alles gedacht, auch was die Vormundschaft und den Unterhalt für seine Kinder betraf.

Berthold Valentin Beselin¹⁰ wies im Gegensatz zu seinem verstorbenen Bruder eine völlig andere Vita auf. Geboren am 14. Mai 1825 in Rostock, ging er *nach länger absolviertem Schulcursus ab 1843 in den Seedienst*. Seine erste Reise als Schiffsjunge trat er erst mit 18 Jahren auf der unter der Korrespondenz seines Onkels fahrenden Brigg FRIEDRIKE des Kapitän Rohde an. Ab 1845 Jungmann und später Matrose, fuhr er wiederholt auf Hamburger Schiffen und gehörte mit zu den ersten deutschen Seeleuten, die nach China segelten. Nach Gründung der »Deutschen Flotte« meldete er sich 1848 freiwillig zum Dienst in der Marine und bekleidete dort die *Charge eines Bootsmannes*. 1850 quittierte er auf eigenen Wunsch den Dienst und kehrte in seine Heimatstadt zurück, nicht rein zufällig, sondern mit der festen Absicht, nach bestandenen Schifferexamen die Führung eines der beiden Dampfschiffe zu übernehmen, die von der am 6. März 1850 gegründeten »Rostocker Dampfschiffahrts-Gesellschaft« angeschafft werden sollten.

Die Kaufmannskompagnie plant eine Dampfschiffahrtslinie

Mit dem Anschluss der Stadt an das Hamburg-Berliner Eisenbahnnetz 1850 hatte man in Rostock ursprünglich zeitgleich die Eröffnung einer Dampfschiffahrtsverbindung zu einem skandinavischen Ostseehafen geplant. Bereits im Jahre 1847 hatte die löbliche Kaufmannschaft¹¹ dafür ein *Comité zur Begründung einer überseeischen Dampfschiffahrt* gegründet. Drei Jahre lang wurde über dieses Projekt ergebnislos verhandelt, denn trotz schriftlicher und mündlicher Informationen sowie seitenlanger Kostenvoranschläge wurden auf Fragen wie Ankauf oder Neubau, Holz- oder Eisenrumpf, Räderschiffe oder Schraubendampfer und über die Finanzierung sowie den entsprechenden Zielhafen keine Antworten gefunden. Man plante die Gründung einer Aktiengesellschaft, doch im Gegensatz zu Wismar, Lübeck und Stettin war die Resonanz in Rostock nicht besonders groß. Der Ankauf von zwei gebrauchten eisernen Dampfern aus England galt als zu teuer, der Neubau erst recht, und ein Holzschiff hielt man nicht mehr für angebracht. Auf der Linie nach Kopenhagen wünschte die Stadt keine Konkurrenz mit Wismar, und aus dem Handel mit Stockholm wurde kein lohnender Gewinn erwartet.

Den erhofften Anklang fand letztlich die Linie zum russischen Hafen St. Petersburg. Am 13. Juli 1850 unterbreitete der Kaufmann P. Burchard der Kaufmannskompagnie ein Angebot des *Maschinenbauers Tischbein zu Buckau, der sich erbietet, ein eisernes Dampfboot der angegebenen Dimensionen hier zu erbauen*. Obwohl einige Vorstandsmitglieder eine gewisse *Ängstlichkeit gegen den Bau in Rostock nicht unterdrücken konnten*, gaben letztlich die veranschlagten Kosten und die Tatsache, dass ein neuer Erwerbszweig entstünde, den Ausschlag, *wodurch auch noch ein Teil der Verdienstes in der Stadt blieb*. Am 30. Oktober 1850 verpflichteten sich

der Maschinenbauer Albrecht Tischbein und der Rostocker Schiffbaumeister Wilhelm Zeltz gegenüber dem *Dampfschiff-Comité*, wegen Erbauung zweier Schraubendampfschiffe mit Maschinen und completer Ausrüstung nachstehenden Baukontrakt verhandelt und abgeschlossen zu haben.

Der Stapellauf des ersten Schiffes ERBGROSS-HERZOG FRIEDRICH FRANZ fand dann allerdings nach erheblichen Verzögerungen erst am 9. September 1851 statt. Nach der Fertigstellung im November vollzieht der Vorsitzende, Kaufmann Raddatz, den *actus corporalis*. Er faßt mit der Hand an den Hintermast und erklärt, daß er mittels dieses *actus corporalis* den Besitz und das Eigentum des Kieles und des darauf erbauten Schiffes ergriffen und an sich genommen haben wolle. Das gleiche geschah mit dem Kiel des noch nicht fertig gestellten Schwesterschiffes GROSS-FÜRST CONSTANTIN, das am 23. Dezember zu Wasser ging, aber erst im Mai 1852 abgeliefert wurde.



Abb. 10 Kapitän Berthold Beselin (1825-1882). (Stadtarchiv Rostock)

Mangel an erfahrenen Dampferkapitänen

Außer den laufenden Terminverzögerungen bei den Neubauten scheint es auf den ersten Blick keine weiteren Schwierigkeiten gegeben zu haben. Doch dem war nicht so. Speziell die Anstellung von im Dampferbetriebe erfahrenen Kapitänen erwies sich viel schwieriger als gedacht. Zwar hatte bereits im Dezember 1849 und noch vor Gründung der Gesellschaft ein gewisser Kapitän J. Groth dem *provisorischem Direktorio* 1000 bis 1500 Thlr. Crt. geboten, wenn dafür sein Sohn die Führung des anzuschaffenden Dampfers bekäme. Der erste *Schiffsführungs-Contract* aber wurde erst im Juli 1850 mit dem Schiffer Heinrich Alwardt aus Rostock geschlossen.

Dieser Vertrag enthielt für Rostocker Verhältnisse zur damaligen Zeit noch unbekannte Bedingungen und Auflagen. Danach hatte sich der Schiffer, *ehe er die Führung des Fahrzeuges übernimmt*, zu verpflichten, auf eigene Kosten wenigstens eine Reise auf einem Schraubendampfschiff von einem Ostseehafen oder von Hamburg oder Bremen nach England, Holland oder Frankreich hin und zurück zu machen und dabei *möglichst genau des Gebrauch des Schraubenantriebs zu studieren und die mittels Dampfkraft zu führenden Manöver und Hülfen zu erlernen, um sich zu einem tüchtigen Führer beweisen zu können*. Weiterhin war er gehalten, möglichst ein Jahr zuvor für eine taugliche Mannschaft zu sorgen, deren Kosten der Kapitän gegen ein angemessenes Kopfgeld übernimmt. Die Bestimmung der Qualität behielt sich letztlich die Direktion vor, zu deren Belieben es auch steht, die Beköstigung der Mannschaft auf Schiffs-Rechnung besorgen zu lassen.

Auch sonst folgten in den Paragraphen vorrangig Reglementierungen hinsichtlich der Frachtabschlüsse, eventueller Reparaturen, spezieller und nur persönlich vorzunehmender Logbucheintragen, Maschinenbeaufsichtigungen und dabei *unter ständiger Aufsicht der Direktion zu jeder Fahrt nach jedem Ort sich zu fügen*. Außer den Kaplänen (5 von 105) von der Nettofracht sollte die jährliche Besoldung von 400 Talern ab Ostern 1851 in vier Raten erfolgen, *bei Krieg oder ähnlichen Erfordernissen* wurde die Besoldung ganz eingestellt, und die Direktion war ermächtigt, bei Handlungen, welchen den Interessen der Reederei zuwiderliefen, die Füh-

rung des Schiffes ohne vorherige Ankündigung zu jeder Zeit und an jedem Ort zu übernehmen. Doch der Vertrag enthielt noch andere den Kapitän entmündigende Klauseln: *Bei allen Vorlagen, Berechtigungen und Beschlußnahmen der Rhederei über Angelegenheiten, welche den Schiffer betreffen, begibt der Kapitän Alwardt sich ausschließlich seines Stimmrechtes und verzichtet er weiter auf die Befugnis wegen solcher Beschlußfassungen, selbst wenn er dieserhalb kündigen sollte oder wenn ihm die Führung des Schraubendampfers genommen würde, das geführte Schraubendampfschiff zu setzen.*

Der Kapitän war mit am Unternehmen beteiligt. Deshalb wollte sich das *Direktorium* nur dann begnügen, wenn der neue Schiffer das $\frac{3}{128}$ Part des abzugebenden zu dem durch einen Kunstsachverständigen zu ermittelnden Wert übernahm. Schon bei der Bauaufsicht hatte der Schiffer darauf zu achten, dass von der Werft die Bestimmungen eingehalten wurden und *pünktlich entsprechend des Vertrages zur Ausführung* kamen. Allein daran müsste Kapitän Alwardt bei der verschlepten Fertigung verzweifelt sein, zumal er sich auch noch erlaubte, darauf hinzuweisen, bei seinen Reisen durch Besichtigungen und Gespräche mit Sachverständigen Kenntnisse erworben zu haben, um *über Bau und Konstruktion etwaige Verbesserungen nachstehend zu bemerken.*

Trotzdem kündigte er, vermutlich am 19. März 1851. Der mögliche Grund dafür lässt sich in etwa der kurzen Kladde seines Rechtsanwaltes entnehmen. Schiffer Alwardt weigerte sich, ständig weitere Zuschüsse zu zahlen, die sich aus den langen Verzögerungen bei der Fertigstellung ergaben. Da sein Rechtsbeistand die Klage gegen das Direktorium *nicht zu führen wünschte*, gingen seine Akten in die Hände eines Dr. Jenssen über.

Im Mai 1851 fand durch die Generalversammlung die Wahl von zwei neuen Schiffern statt. An diesem Tag hatten sich zu den Stellen die Kapitäne Sanftleben, Thode, Brinckmann, Dunker, Stoll, Ehlers, Beselin und Zeltz gemeldet. Die Auszählung erfolgte per Stimmzettel, und bei der Nachzählung ergab sich, dass 387 Stimmen für Beselin und 357 für Zeltz abgegeben worden waren – lediglich für Sanftleben und Thode hatten sich noch 38 bzw. 30 Teilnehmer entschieden –, und den beiden ersten *indizierten Schiffen* sollte der Vertrag vorgelegt und mit ihnen abgeschlossen werden. Auffällig in diesem Zusammenhang ist die dabei von der Generalversammlung an die Direktion gerichtete Auftragsforderung, den neu gewählten Schiffern einen *vorstehendermaßen abgeänderten Contract* vorzulegen!

Nun endlich schien alles geregelt gewesen zu sein. Doch dem war nicht so.

»Schifferstreit« des Gelags mit Berthold Beselin

Die Frage wird wohl für immer unbeantwortet bleiben, wie Berthold Beselin es geschafft hat, das Gewett davon zu überzeugen, seinen Rang als Bootsmann bei der Kriegsmarine einer zweijährigen Fahrzeit als Steuermann gleichzusetzen.¹² Die Bedingungen für die Zulassung zum Examen in der am 18. April 1833 vom Rostocker Magistrat herausgegebenen Verordnung *wegen Prüfung der angehenden Steuerleute und See-Schiffer* besagten in § 2 für den Schiffer eindeutig, *daß er bereits das Steuermanns-Examen bestanden und als Steuermann mindestens zwei volle Jahre, während derselben aber nicht allein die Ostsee, sondern auch die Nordsee befahren habe.* Zur Prüfungsbehörde des Gewetts gehörten neben einem Mitglied aus dem Kaufmannsstand als *Kunstsachverständige* ein dazu ausgewählter Mathematiker und ein Schiffer. Den Ältesten des Schonenfahrergelags stand *allemahl frei, bei den ihnen ebenfalls anzuzeigenden Prüfungen gegenwärtig zu seyn und den Examinanten ebenfalls Fragen vorzulegen, auch ihr eventuelles Erachten über dessen Qualität zu Protocoll abzugeben.*

Gegen diese Regelung hatte das Gewett eindeutig verstoßen und Berthold Beselin unter dem 22. Februar 1851 zur Prüfung zugelassen, die er *mit gutem Erfolg* ablegte. Angeblich waren von

Wir Bürgermeister und Rath der Stadt Rostock verordnen wegen Prüfung der angehenden Steuerleute und See-Schiffer hieselbst, wie folgt:

§. 1.

Allgemeine Vorschriften.

Zu Seeschiffen und Steuerleuten dürfen hieselbst in Zukunft nur solche Personen angenommen und zugelassen werden, welche mittelst einer Prüfung vor der im §. 2. constituirten Behörde die erforderlichen Fähigkeiten nachgewiesen und darüber das im §. 6. beregte amtliche Zeugniß erhalten haben.

Diesem Personen, welche vor der Publication dieser neuen Ordnung bereits als Schiffer das Bürgerrecht gewannen, oder als Steuerleute hieselbst musterten, werden von diesen Vorschriften nicht ergriffen; auch bedarf es hinsichtlich derjenigen, welche schon bei einer andern dazu autorisirten öffentlichen Behörde das Examen als Schiffer und Steuerleute bestanden haben, in der Regel und wenn nicht besondere Umstände ein Anderes erfordern, keiner weiteren Prüfung, vielmehr ertheilt die im §. 2. benannte Behörde, auf Vorlegung der desfallsigen genügenden Atteste, eine Bescheinigung darüber, daß solches geschehen sey und der Zulassung in dieser Hinsicht nichts entgegen stehe.

§. 2.

Bedingungen der Zulassung zum Examen.

Um zum Examen zugelassen werden zu können, ist erforderlich:

A. für den Steuermann:

- a. ein mittelst Vorlegung des Geburtscheines nachzuweisendes Alter von mindestens 23 Jahren, *21. Jahr*
- b. eine glaubhafte Darlegung darüber, daß der sich Meldende wenigstens vier Jahre *3. Jahr* als voller Matrose zur See gefahren habe und
- c. das Zeugniß seines Wohlverhaltens und seiner Tüchtigkeit als Matrose von Seiten der Schiffer, mit denen er Seefahrten machte;

B. für den Schiffer:

- a. daß er bereits das Steuermanns-Examen bestanden und als Steuermann
- b. mindestens zwei volle Jahre, während derselben aber nicht allein die Ostsee, sondern auch die Nordsee befahren habe.

Hinsichtlich derjenigen angehenden Schiffer, welche schon vor der Publication dieser neuen Ordnung als Steuerleute hieselbst gemustert haben, bedarf es der Nachweisung aus a. nicht.

§. 3.

Schlusbestimmung.

Die Mehrung, Minderung und nach Befinden gänzliche Wiederaufhebung dieses Regulativs, nach obrigkeitlichem Ermessen, bleibt vorbehalten.

Dies Regulativ soll abgedruckt, durch Beilegung zu den hiesigen Zeitungen gemeinkündig gemacht werden und von da an in Kraft treten.

Publicatum Jussu Senatus. Rostock, den 18 April 1833.

J. C. T. Stever,
Protonotarius.

ihm dafür alle erforderlichen Vorlagen eingereicht worden. Auffällig ist, dass Beselin nicht nach der Prüfung wie üblich die Aufnahme bei der Schiffergesellschaft beantragte, um danach die *Rezeption* als Bürger der Stadt zu erhalten. Stattdessen widmete er sich *nach wohlbestandenem Examen* und seiner beeindruckenden Wahl zum Schiffer durch die Generalversammlung voll und ganz den von der Direktion der Seedampfschiffahrts-Gesellschaft geforderten Auflagen. Dazu gehörte nicht nur die Bauaufsicht, sondern er fuhr auch auf dem russischen Dampfschiff *NASLEDNIK* von Lübeck nach St. Petersburg. Dabei hat er nach eigenen Angaben *nicht nur die Hin- und Rückfahrt genau und sorgfältig studiert und erforscht, sondern auch das Petersburger Fahrwasser und die dortigen örtlichen Verhältnisse überhaupt bei einem mehrwöchigen Aufenthalt daselbst um so bestens und vollständiger kennen gelernt*. Unterstützt wurde Berthold Beselin hierin von seinem Onkel, dem Bruder der Mutter, dem *russischen Marine-Capitän von Flotow, der seine Belehrungen dieserselbst in umfänglichstem Sinne übernommen hat*.

Scheinbar im blinden Vertrauen darauf, vom Schonenfahrgelag nach entsprechender Frist und mit Unterstützung der Kaufmannskompagnie und der Aktiengesellschaft als Mitglied aufgenommen und danach zum Bürger der Stadt ernannt zu werden, fand unter Berthold Beselins Führung am 25. November 1851 die Probefahrt des ersten Schraubendampfschiffes *ERBGROSSHERZOG FRIEDRICH FRANZ* statt:

Festlich geschmückt lag das neue Schiff am frühen Morgen dieses Tages im Rostocker Hafen. Auf Einladung des provisorischen Direktoriums der »Rostocker Dampf-Schiffahrts-Gesellschaft« hatte sich eine große Anzahl Reeder und Kapitäne, sowie andere an diesem Unternehmen interessierte Herren an Bord des Dampfers versammelt. Punkt 9 Uhr setzte sich das für die Probefahrt von Kapitän Beselin geführte Schiff unter dem Jubel der Zuschauer in Bewegung. Vorsichtig wurde die Leistung der neuen Maschine bis auf 70 Umdrehungen der Schraube pro Minute gesteigert, und nach 45 Minuten erreichte der Dampfer Warnemünde. Auf der offenen See übertraf der ERBGROSSHERZOG FRIEDRICH FRANZ dann sämtliche in ihn gestellten Erwartungen. Die direkt wirkende Maschine neuester Construction wurde nach und nach bis auf 100 Umschwingungen der Schraube hochgefahren, wobei der Dampfer gegen den Wind $9\frac{1}{4}$ Knoten gelaufen sein soll, und 110-120 Hübe hielten die Fachleute nach entsprechender Einfahrzeit durchaus für möglich.



Abb. 12 Schraubendampfer ERBGROSSHERZOG FRIEDRICH FRANZ, 1853. (Fotoarchiv Eschenburg)

Um 2 Uhr Nachmittages erreichte das Schiff unter Kanonendonner wieder den Warnemünder Hafen. Alle Sachverständigen, vor allem aber die beiden Konstrukteure Tischbein und Zeltz, waren vollauf zufrieden. Die zitternden Bewegungen, die sich gewöhnlich bei Dampfschiffen, zumal Schraubendampfschiffen, so unangenehm fühlbar machten, waren kaum zu bemerken. Die Bauart und die Schonertakelung sind äußerst elegant und liegt das Schiff so hübsch zu Wasser, daß es in jedem Hafen der Welt vollste Anerkennung finden wird und nicht wenig dazu beitragen wird, den Ruhm unserer Schiffswerften zu vergrößern, hieß es auszugsweise in einer Auswertung der Probefahrt.¹³

Und mit dieser Fahrt glaubte auch Berthold Beselin vor aller Öffentlichkeit den praktischen Beweis seiner Fähigkeit als Dampferkapitän erbracht zu haben. Aber als Einheimischer hätte er eigentlich mit dem Starrsinn und der unbeirrbaren Beharrung des städtischen Zunftwesens auf ihre verbrieften Gerechtsame und Privilegien rechnen müssen, die man mit erbarmungslosen »Bönnhasenjagden« verfolgte. Wie bei der Zunft der Schiffbauer, schreckte man bei der Ablehnung auch hier in ermüdenden Schreiben an Rat und Gewett nicht vor zusätzlichen Beleidigungen zurück. Vielleicht aber wurde dieser späte Termin, kurz bevor der Dampfer in Fahrt gesetzt werden sollte, von Beselin auch nicht rein zufällig, sondern ganz bewusst gewählt, um einen gewissen Druck auf alle Institutionen auszuüben. Die Ältesten der Schiffergesellschaft schienen diesen Zeitpunkt schließlich regelrecht herbeigesehnt zu haben.

Beselin verklagt die Schiffergesellschaft

Anfang Januar 1852 wandte sich Berthold Beselin in seiner Rezeptionsangelegenheit an die Löbliche Schonenfahrgesellschaft: *Nachdem von mir denjenigen Erfordernissen genügt worden, welche der Aufnahme eines Steuermannes zum Bürger der Stadt als Schiffer vorausgehen müssen, hat mich das Löbl. Gewett auf meinen Antrag hin zum Schifferexamen zugelassen und mir nach Bestehen desselben erklärt, daß ich nunmehr als Schiffer zum Bürger rezipiert werden könne. In diesem Stande der Sache hat mich die hiesige Actiengesellschaft wegen der beiden eisernen Schraubendampfschiffe zur Führung eines Dampfschiffes auserwählt, welche Wahl von mir angenommen worden ist.*

Die Vorsitzenden lehnten wie erwartet den Antrag auf Ernennung zum Bürger ab, woraufhin der Seefahrer Beselin am 17. Januar gegen die Schonenfahrgesellschaft Klage erhob. Das Gericht glaubte, die Angelegenheit mit einem Bescheid an das Gelag schnell beseitigen zu können, in dem die beklagte Gesellschaft für schuldig erkannt wird, den Kläger binnen drei Tagen der Zwangsexamination zu rezipieren, weil der Kläger allen Erfordernissen zur Aufnahme genügt habe. Die verursachten Kosten seien demselben noch binnen 14 Tagen vorbehaltlich bei Strafe der Execution zu erstatten. Denn während der Kläger, so wurde argumentiert, allen Erfordernissen zur Aufnahme genügt hatte, hätten sich die Beklagten nicht auf ein ihrer Gesellschaft zustehendes exclusives Recht, sondern auf ein im öffentlichen Interesse vorgeschriebenes Requisit der Zulassung zum Examen berufen, über dessen Vorhandensein nur der competenten Behörde die Entscheidung zusteht. Die Zulassung zum Examen und die Bescheinigung, daß Kläger als Schiffer fahren und fungieren könne, liegt aber vor.

Doch damit war die Schiffergesellschaft nicht zu beeindrucken. Hochwohlgeboren, Hochgelobte, Hoch und Wohlweise, Hoch zu ehrende Herren Bürgermeister und Rath, mit dieser Anrede wandten sich die vier Ältesten, die Kaufleute Koch und Paetow sowie die Schiffer Renz und Maack, am 27. Januar an den Magistrat. Sie seien von dem Kläger beim löbl. Gericht hieselbst belangt und fänden sich von diesem Bescheid trotz unserer Einrede sehr beschwert, da der Gegner die in der Verordnung vom 18. April 1833 vorgeschriebene Zeit als Steuermann nicht gefahren hat. Wir können es einfach nicht glauben, daß die Verantwortlichen, von denen die-

ses Gesetz seit Bestehen gegen alle hiesigen Schiffer stets so streng geübt worden ist, für den Beschuldigten gar nicht gelten solle. Man habe deshalb einstimmig beschlossen, den Recurs gegen diesen Gescheid zu ergreifen, um ihn an E.E. [Einen Ehrbaren] Rath zu überweisen, und eventualiter bis an das Hohe Ministerium des Innern, ja selbst bis an Serenissimus durchzuführen. Wir haben dieses Rechtsmittel bereits beim löbl. Gericht eingereicht. Der Rat möge nun fördersamst geneigen, die Akten vom löbl. Niedergericht hieselbst einzufordern und demselben die einstweilige Sistirung des weiteren Verfahrens schleunigst anzubestellen. Wir referiren die Rechtfertigung unserer Beschwerden, welche eine genauere Darlegung des ganzen Sach- und Rechtsverhältnisses erheische als in diesen wenigen Tagen möglich war und verehren E.E. Rath in größter Hochachtung.

Der Seefahrer Berthold Beselin wurde darüber informiert und die Frist auf acht Tage begrenzt. Doch muss sich dieser aufgrund seines bestandenen Schifferexamens in ziemlicher Sicherheit gefühlt haben, weshalb er den Rat am 5. Februar 1852 noch einmal darauf hinwies: Nachdem von mir denjenigen Erfordernissen genügt worden, welche die Aufnahme eines Steuer-mannes zum Bürger der Stadt Rostock als Schiffer vorausgehen müssen, hat mich das Löbl. Gewett auf meinen Antrag hin als zum Schifferexamen zugelassen und mir nach Bestehen desselben erklärt, daß ich nunmehr als Schiffer zum Bürger rezipirt werden könne. In diesem Stande der Sache hat mich die hiesige Actiengesellschaft wegen der beiden eisernen Schraubendampfer zur Führung des eines derselben, des ERBGROSSHERZOG FRIEDRICH FRANZ, erwählt, welche Wahl von mir angenommen und in Folge daran nunmehr ganz nach Aussicht verstanden ist, daß dieses Schiff eine Reise nach England unternehmen wird. Höchstwahrscheinlich wird dieselbe schon in der nächsten Woche statthaben sollen.

Inzwischen habe ich mich nun in meiner Rezeptions-Angelegenheit inzwischen an die löbl. Schonenfahrgesellschaft gewandt, von welcher aber meine Zulassung wider Erwarten verzögert worden, weil sie behauptet, daß nicht mindestens eine zweijährige Steuermannszeit auf einem hiesigen Schiff gefahren worden ist, und sie den Dienst bei der Deutschen Flotte statt dessen nicht für genügend anerkennen will. Dagegen habe ich gerichtlichen Beistand in Anspruch genommen. Durch Recurs ist meine Lage – welche in Betracht der noch bevorstehenden Reise des Dampfschiffes ERBGROSSHERZOG FRIEDRICH FRANZ die schleunigste Abhilfe fordert – für den Augenblick verschlechtert. Ich habe mich daher entschlossen, meinen Antrag gegen die Schonenfahrgesellschaft zu lassen, überhaupt hierdurch gerichtliche Verfahren aufzugeben und dagegen den »Weg der Bitte« bei E.E. Rath zu betreten und ich bitte demzufolge gehorsamst, E.E. Rath geneige, mich von den Erfordernissen, welche außer den von mir bereits erledigten, sonst an mich gestellt werden könnten, freizusprechen und meine Aufnahme als Schiffer zum hiesigen Bürger Dispensando auf Grund des bestandenen Schifferexamens und darauf erlassenen Gewettbescheids zu verfügen. Ich bitte zugleich um schleunige derartige Verordnung an die Schonenfahrgesellschaft und erfahre in größter Hochachtung als E.E. Rath's gehorsamster Berthold Beselin.

Nachdem auch dem Sachführer der Schonenfahrgesellschaft Einsicht in die Akten des Klägers gestattet worden war, richtete diese, datiert unter dem 8. Februar 1852, an den Magistrat ein äußerst umfangreiches und weitschweifig verfasstes Schreiben, dessen Inhalt nachstehend kurz zusammengefasst werden soll:

Ihrem Rechtsmittel gab die Gesellschaft gleich grundlegend eine doppelte Richtung, wobei es unmittelbar nicht nur gegen den Bescheid des Gerichtes vom 17. Januar ging, sondern mittelbar auch gegen den Beschluss des Gewetts vom 22. Februar des vorigen Jahres, zumal letzterer die ursächliche Voraussetzung für ersteren geworden war. Man zweifelte grundsätzlich an, dass das Gewett allein die competente Behörde für die Zulassung zum Examen sei, und stellte mit Befremden fest, daß der Antragsteller dem § 2 der Bestimmung der Verordnung von 1833 nicht

Genüge geleistet habe. Das Gewett habe vom Kläger nicht einmal verlangt, den Nachweis über die zweijährige Fahrenszeit als Steuermann zu erbringen, bevor sie als Prüfungsbehörde in Funktion trat. Als keiner alleinadministrierenden Behörde könne ihr unmöglich die Befugnis zustehen, über Aufgaben zu entscheiden, die allein das Gelag zu befinden habe, zumal Beselin dann auch noch ohne Hinzuziehung zweier Schiffer der Gesellschaft examiniert worden war. Die Ungründlichkeit und Oberflächlichkeit ist auch vom Kläger ohne gleiches geführt worden. Hält er wirklich seine Bootsmannsdienstzeit der eines Steuermannes für gleichbedeutend? Dann könnte man ja auch jeden Warnemünder als Bootsführer benennen.

Beselins Antrag sei eine ganz unerhörte Verletzung der Gerechtsame und eine tiefe Verletzung unserer Gesellschaft. Sollte aber der Kläger mit dieser Anmaßung durchkommen, so würde damit die unerbittliche Strenge, womit diese Verordnung immer durchgeführt worden ist, so bald nicht vergessen werden. Man sei zusammen mit dem Rat der Schöpfer des Gesetzes gewesen, und wenn dessen Autorität fehle, würde man das Ansehen der Rostocker Flagge im In- und Ausland untergraben und die Ehre und den seemännischen Ruf der Stadt nicht aufrechterhalten können. Ob von oben oder von unten, die alten, ehemals verabreichten Gerechtsame dürfen nicht zerrissen werden. Deshalb sollte der Rat das Gewett anweisen, in Zukunft bei allen Prüfungen die Schifferältesten mit hinzuzuziehen. Dadurch würden ähnliche Verfahren des Gewetts im Voraus verhütet, und anhand dieser Ausführungen sei der Kläger verpflichtet, die Klage zurückzuziehen und sein Zeugnis dem Gewett zurückzugeben.

Dem Schonenfahrrergelag war inzwischen auch bekannt, dass Berthold Beselin jetzt bei E.E. Rath nachträglich mit dem Gesuche um Dispensation von der gesetzlich vorgeschriebenen Fahrenszeit als Steuermann vorstellig geworden war:

Da früher ähnliche Gesuche von E.E. Rath mit der gemäßen Strenge zurückgewiesen sind, so können wir jetzt umso weniger glauben, daß diesem Gesuche werde deferirt werden, als unsere gute Stadt Rostock mit dem Schiffe, welches der Gegner fahren soll, selbst mit einer bedeutenden Parte als Rheder beteiligt ist. Wenn die Handels- und Börsenwelt in Petersburg, Hamburg und anderen Seeplätzen erst davon erfährt – und dies kann ihr nicht unbekannt bleiben –, daß mit ausdrücklicher Zustimmung E.E. Rath's eines unserer Dampfschiffe einem so jungen Mann zur Führung übergeben worden ist, welcher noch gar nicht als Steuermann Erfahrungen in Seereisen gesammelt hat und der das Fahrwasser der Ostsee noch gar nicht kennt, so wird zweifelsohne gerne dieser Umstand des jungen und in seinen Erfolgen noch ziemlich problematischen Dampfschiff-Unternehmens bei der Handelswelt in Misskredit bringen, denn welcher Geschäftsmann wird sich und seine Güter einem so jungen Mann zur Fahrt über See anvertrauen?! Darum fürchten wir auch nicht, daß die Unerfahrenheit des Gegners durch eine Dispensation E.E. Rath's sanctionirt werde.

Die Theorie allein genügt hier nicht, die Praxis ist wichtig. Bei einem Kaufmann, Gelehrten, Landmann oder Secretair trägt dieser nur seine eigene Haut zu Markte, ein Kapitän büßt seine Unerfahrenheit nicht nur mit dem eigenen Leben, ganz abgesehen davon, dass die Deutsche Flotte fast nur vor Anker gelegen habe. Ein Bootsmann bei der Marine sei nicht mehr als der Führer eines Schiffsbootes. Und auf die Frage, ob und wann er wirklich Steuermann gewesen ist, war die Antwort nur sehr dürftig. Jedenfalls nicht auf einem hiesigen Schiff. Wie kann der junge Mann diese Bootsmannszeit gleichsetzen einer zweijährigen Fahrt als Steuermann auf der Ost- und Nordsee? Man weiß in der Tat nicht, worüber man mehr staunen soll, ob über diese Dreistigkeit, womit er sich die Fähigkeiten eines Steuermannes anmaßt, oder über die wilde und laxe Auslegung und Ausdehnung bestimmter Verordnungen und Gesetze des E.E. Rath's.

Erfolgsloses »Bittgesuch« beim Magistrat

Berthold Beselin versuchte es am 13. Februar 1852 noch einmal beim Magistrat, als er mit *Bestürzung* erfuhr, dass seine Vorstellung und Bitte vom 5. Februar nicht den erhofften Erfolg gehabt hatte. Denn *fast in dem nämlichen Augenblick* benachrichtigte ihn die Direktion der Dampfergesellschaft, eine *Charte partie* für eine Weizenfracht nach England zu unterzeichnen und sich für die Abfahrt des Schraubendampfers ERBGROSSHERZOG FRIEDRICH FRANZ in den ersten Tagen der kommenden Woche bereitzuhalten.

Welch eine Lage!, schreibt Beselin verzweifelt, und weiter: *Ich habe Reisen gemacht, wie kein Schiffer in Rostock, ich habe die Ostsee, die Nordsee und die fernsten Meere kennengelernt, ich habe im Jahre 1845 [?] rühmlichst mein Steuermanns-Examen bestanden, ich habe mich, wie der hiesige Hafen blockiert war und von hier kein Schiff ausgehen konnte, auf die Deutsche Flotte begeben, bin dort wegen meiner theoretischen Kenntnisse, auch besonders wegen meiner praktischen Thätigkeit in rascher Aufeinanderfolge bis zum Bootsmann aufgestiegen, das ist der nächste zum wirklichen Seeoffizier, mit dem Kommando über 160 bis 180 Matrosen, Quartiermeister, Bootsmanns-Matrosen usw. avancirt. Bin daraufhin, nachdem ich neun Jahre hindurch ununterbrochen zur See gefahren, Sommer wie Winter, und in seemännischen Thätigkeiten gewesen, mit ehrenvollen Zeugnissen hierher zurück gekommen, um mich von nun an den Schifffahrtsinteressen meiner Vaterstadt zu widmen. Ich bin auf Vorlegung meiner Zeugnisse zum Schifferexamen zugelassen, habe nach wohlbestandenem Examen vom löblichen Gewett die Zusicherung erhalten, daß ich als Schiffer zum Bürger aufgenommen werden könne. Auf Grund dieser Zusicherung bin ich von der hiesigen Actiengesellschaft fast einstimmig zum Kapitän des Schraubendampfers ERBGROSSHERZOG FRIEDRICH FRANZ gewählt worden, um dann die bei dieser Wahl gestellten Bedingungen zu erfüllen und danach a. die Fahrt mit einem Schraubendampfschiff überhaupt und b. die Fahrt nach St. Petersburg besser kennen zu lernen.*

Diese Bedingungen habe er durch die Fahrt auf mehreren Schraubenschiffen in der Ostsee nach England und zurück sowie auf dem russischen Dampfschiff NASLEDNIK von Lübeck aus nach St. Petersburg im umfänglichsten Sinne übernommen und erfüllt. Und trotzdem will der Rath es über sich bringen, mich auf die Gegenvorstellung hiesiger Schiffer, deren Beweggründe dafür offen vorliegen, abzuweisen! Soll denn wirklich das hiesige mit so unendlich vielen Mühen und so großen Opfern zu Stande gebrachte Dampfschiffunternehmen durch den daraus entstehenden unersetzlichen Schaden leiden? ... und soll die Gesellschaft gezwungen werden, einen anderen Schiffer zu wählen, der zwar öfter nach Petersburg gefahren sein mag, der aber die Behandlung eines eisernen Schraubendampfschiffes noch nicht kennt und der erst den bevorstehenden Sommer dazu verwenden müßte, sich auf Fahrten von Dampfschiffen dieser kennen zu lernen. Soll damit dieses Unternehmen, von dem die Stadt so viele Vorteile erwartet, auf welcher die Augen des ganzen Landes gerichtet sind, dessen Beginn mit ängstlicher Spannung von den benachbarten Seeplätzen beobachtet wird, gleich anfangs gelähmt und geknickt werden?

Berthold Beselin ließ es nicht unversucht, den Rat in seinem Schreiben nicht nur allein durch rein sachliche Argumente, sondern auch kraft seiner Persönlichkeit bei der Entscheidung zu beeinflussen: *Ich glaube ich kann, ohne mich zu rühmen, behaupten, daß ich an nautischen Kenntnissen und seemännischer Tüchtigkeit hinter keinem hiesigen Schiffer zurückstehe, und wenn ich mich auch hauptsächlich sonst meiner größeren Reisen in gefährvollen Gewässern nicht rühmen will, so weiß ich doch, daß ich sie bei der von mir genossenen höheren Schulbildung und bei dem Umstande, daß ich sie erst nach abgelegtem Steuermanns-Examen gemacht, besser beobachten und gelernt habe wie Jemand, der mit diesen Kenntnissen nicht ausgerüstet gewesen wäre. Kann es der Gesellschaft gleichgültig sein, wer das Dampfschiff fährt? Kommt*

der allgemeinen Bildung, die Kenntnisse fremder Sprachen, Benehmen und Umgangsformen gar nicht in Betracht bei einem Schiffer, der doch vorzugsweise Passagiere aus höheren Ständen zu führen bestimmt ist. Kein Unternehmen, das dem Rath am Herzen liegt, kann auf diese Eigenschaften eines Kapitäns verzichten.

Ich überlasse mich der Hoffnung, daß es nur diesen Darlegungen bedürfen werde, nur mir – des Widerspruches der Schiffergesellschaft ungeachtet – die Gewährung meiner Bitte zu verschaffen, denn ist irgendwo für das Dispensationsrecht des E.E. Rath die Gelegenheit vorhanden, so hier im Interesse der Stadt und der Dampfschiff-Gesellschaft.

Ich bitte gehorsamst, E.E. Rath geneige, mich dispensando als Schiffer zum Bürger anzunehmen und die deshalbigen Verfügungen bei der großen Dringlichkeit der Sache fördersamst zu erlassen.

Der Rat hatte sich inzwischen vom Gewett die eingereichten Prüfungsakten übergeben lassen. Daraus ging zwar hervor, das Examen sei *in letzterem gut bestanden, aber ebenso werde aus demselben entnommen, das dasselbe die Vorschriften der Verordnung nicht genau befolgt habe, so auch demselben eröffnet, es seien bei weiteren Prüfungen die Anträge in bessere Obhut zu nehmen und auf jedem Protocolle zu constatiren, ob vom Aspirant allen Dispositionen derselben Genüge geleistet worden sei.*

Beselin, inzwischen von der Aktiengesellschaft zu einer abschließenden Entscheidung gedrängt, wandte sich hinsichtlich der erhofften Dispensation zusätzlich noch an den Oberbürgermeister Bencard, der daraufhin noch einmal Rücksprache mit den anderen Ratsvorsitzenden hielt. Bencard ging in diesem Zusammenhang auf die Tatsache ein, dass Beselin schließlich vom Gewett zugelassen worden sei und die Prüfung gut bestanden habe, *wobei seine Bildung und die Erfahrung längerer Seereisen zum Tragen kam, und bat um Befürwortung dieses Anliegens.* Zwar empfanden es auch die anderen Bürgermeister *als eine schlimme Lage für Beselin, wenn es bei der Absage bliebe, zumal es eigentlich keinen triftigen Grund gäbe, das Prüfungsergebnis wieder zurückzuziehen.* Dieser Ansicht traten auch noch andere Ratsmitglieder bei, die sogar der Meinung waren, *man würde nicht vom Gesetz abgehen, weil es keine direkte Pflicht sei, nur auf Rostocker Schiffen als Steuermann zu fahren.* Trotzdem war man sich ganz sicher, dass sich die Schiffergesellschaft bei einer Bestätigung sofort an die Landesregierung wenden würde, welche die positive Entscheidung des Rates für Beselin wieder aufheben könnte, weil die gesetzlichen Bestimmungen vom Gewett *nicht dem Sinne nach berücksichtigt worden waren.*

Entschied sich der Rat gegen die Schiffergesellschaft, übernahm er damit *bei der Jugend des Mannes* eine große Verantwortung. Um Beselin zu helfen, wollte man ihn deshalb die erste Reise ohne Passagiere und *mit einem tüchtigen Steuermann an der Seite* oder mit einem *Flaggenschiffer* fahren lassen. Doch Beselin wollte nicht *die bittere und wohl nur seltene Erfahrung machen dürfen, noch erst wieder als Steuermann fahren zu müssen,* nachdem er bereits zum Kapitän gewählt worden sei und auch fast schon ein Jahr als solcher fungiert hätte.

Da bisher immer noch keine endgültige Entscheidung getroffen worden war, kündigte das »Directorium der Rostocker Dampfschiffahrt-Gesellschaft« am 14. Februar 1852 in der »Rostocker Zeitung« eine *Prompte Schiffs-Gelegenheit von London* mit dem neu erbauten Seeschraubendampfer ERBGROSSHERZOG FRIEDRICH FRANZ unter der Führung von Kapitän Berthold Beselin an. Nach dieser Anzeige, die Beselin bei einer Absage seines Bittgesuches *in eine eigenthümliche und schlimme Lage* brachte, war jetzt der Rat gezwungen zu reagieren. Noch am 14. Februar rang man sich zu folgendem Kompromiss durch: Da Berthold Beselin noch nicht nachweisbar als Steuermann gefahren sei, könne die nachgesuchte Dispensation nach der Bestimmung der Verordnung vom 18. April 1833 zur Zeit nicht erteilt werden, sie werde ihm aber *verheißten, sobald er docieren kann, daß er das abgewichene Jahr hinweg als Steuermann gefahren sei.* Daraufhin erhielt Kapitän J.F. Zeltz Beselins Stelle auf dem genannten Dampfschiff.

Prompte Schiff-Gelegenheit von London.

Das hiesige Dampfschiff „Erbgroßherzog Friedrich Franz“, Capt. Beselin, ist nach London befrachtet und wird nach glücklicher Ankunft sofort auf hier zurückkehren. Wir verfehlen nicht, die Herren Commerzirenden auf diese gute, prompte Gelegenheit aufmerksam zu machen.

Das Directorium
der Dampfschiffahrt-Gesellschaft.

„Rostocker Zeitung“ 14. Februar 1852

Prompte Schiff-Gelegenheit von London.

Das hiesige Dampfschiff „Erbgroßherzog Friedrich Franz“, Capt. J. F. Zeltz, ist nach London befrachtet und wird nach glücklicher Ankunft sofort auf hier zurückkehren. Wir verfehlen nicht, die Herren Commerzirenden auf diese gute, prompte Gelegenheit aufmerksam zu machen.

Das Directorium
der Dampfschiffahrt-Gesellschaft.

„Rostocker Zeitung“ 15. Februar 1852

Abb. 13 Auswechslung von Kapitän Beselin gegen Kapitän Zeltz für die Fahrt nach London 1852. (Rostocker Zeitung)

Zu diesem Zeitpunkt hoffte Berthold Beselin hinsichtlich des unterschriebenen Kontraktes noch auf die entsprechende Unterstützung seitens der Direktion der Aktiengesellschaft. Doch auf sein Schreiben vom 16. Februar 1852 wurde ihm erwidert, dass man sich zur Unterzeichnung der von ihm vorgelegten Akte weder berechtigt noch verpflichtet erachte, weil bisher nichts Offizielles darüber vorläge: *Wir müssen Ihre Ansicht, daß wir irgendeine Veranlassung gaben, Ihnen die Führung des Schiffes unmöglich zu machen, entschieden zurückweisen, vielmehr sind wir überzeugt, daß es Ihnen allein obliegt, Ihre Certification zur Führung eines Rostocker Schiffes nachzuweisen, und daß Sie zu solcher Darlegung seit Ihrer Wahl hinlänglich Zeit gehabt haben. Nicht von der Direktion, sondern von der gesamten Rhederei sind Sie zum Schiffer ernannt.*¹⁴

Damit war die ganze Angelegenheit für Berthold Beselin aber immer noch nicht abgeschlossen. Am 24. Februar findet sich das Gelag durch das in subricirter Sache erlassene Decret E.E. Rath vom 14. dieses Monats insofern beschwert, als der Kostenpunkt durch seine Klage mit Stillschweigen übergangen worden ist, und erlauben wir uns deshalb dagegen nachstehende Vorstellung. Beselin dagegen hielt seine Klage für durchaus berechtigt, weil einerseits das Gewett ihn mit den vorgelegten Zeugnissen zum Schiffer hieselbst für qualifiziert erachtet und für das Schiffer-Examen zugelassen und nach Bestehen ein Attest darüber erteilt hatte, das ihn zum Bürger werden lassen sollte. Die Beklagten hätten ihm aber stattdessen die Rezeption verweigert. Da ihn das Gewett in nachstehende Lage hineingeführt habe, forderte er die Kostenerstattung abzuweisen. Der Rat entschied schließlich unter dem 19. März, die Kosten sollen aus den angeführten Gründen gegeneinander aufgehoben werden.

Daraufhin blieb Berthold Beselin nichts anderes übrig, als der auf sein Bittgesuch hin erfolgten Verheißung nachzukommen. Diese Tatsache belegt er am 15. Februar 1853 mit einem Schreiben an den Magistrat der Stadt Rostock mit folgendem Wortlaut: *In dem Dekrete E.E. Rath's vom 18. Februar 1852 ist mir die, zum Zwecke meines Bürgerwerdens, nachgereichte Dispensation von der Bestimmung der Verordnung vom 18. April 1833 so bald verheißsen, als ich docieren würde, daß ich das abgewichene Jahr noch als Steuermann gefahren habe. Dieser Verheißung zufolge habe ich mich am 1. April vergangenen Jahres in Hamburg auf dem niederländischen Schiffe IDA, Capt. J.J. Mulder, als Steuermann verheuert. ... Ich schliesse darüber die nachliegenden Atteste sub 1 und 2 an, füge demselben auch zur gefälligen Erinnerung an den Examensbrief des löbl. Gewetts vom 22. Februar 1851 in Anlage 3 wieder bei und bitte gehorsamst, mir die verheißene Dispensation von der Verpflichtung zur zweijährigen Fahrt als Steu-*



On
C. C. Rostk

der

Rostock.

Für seine Dienste C. C. Rostk vom 18 Febr. 1852
ist er in seine Jugend einmal übergegangen und nachfolgend
in der Dispensation von der Dispensation der Dispensation
vom 18 April 1853 so bald ausgesprochen, als in der
Dienste, dass in der Dispensation der Dispensation
nicht ausgesprochen ist.

Dieser Dispensation steht er am 1. April
in Hamburg auf dem Niederländischen Schiff Ida,
Capitain J. T. Milder, und die Dispensation
mit der Dispensation nach Gijon, von der nach Malaga, von
der nach St. Carlos de la Rapita, und von der nach St.
seiner Dispensation, so in der Dispensation, so in der Dispensation
nach der Dispensation nach der Dispensation.

Für seine Dienste der Dispensation der Dispensation
1. 2.

und, für die Dispensation der Dispensation
der Dispensation der Dispensation vom 12 Febr. 1854 in
3. der Dispensation der Dispensation der Dispensation.

und in der Dispensation der Dispensation
der Dispensation der Dispensation der Dispensation
der Dispensation der Dispensation der Dispensation.

und in der Dispensation der Dispensation der Dispensation

C. C. Rostk

gestempelt

Rostock d. 15 Februar 1853.

Rostock Berlin.

Abb. 14 Der Dispensation entsprechender Nachweis für die Fahrt als Steuermann. (Stadtarchiv Rostock)

ermann zu erteilen, in dem ich in größter Hochachtung beharre als E.E. Rath's gehorsamster Berthold Beselin.

Beselins Anliegen wurde entsprochen, und noch zum Sommer erfolgte die Aufnahme in die Schiffergesellschaft und anschließend die Rezeption zum Bürger der Stadt.

Master of the Barque PROSPERO

Kapitän Berthold Beselin hatte zwar während der Bauaufsicht nicht nur viel Zeit, sondern auch noch *erhebliche Geldopfer* aufbringen müssen, ganz abgesehen davon, dass er *ein Jahr seines Lebens verloren* habe, wie er an den Rat schrieb, doch trotzdem ist er nachträglich sicher froh darüber gewesen, nicht Schiffer auf dem Schraubendampfer geworden zu sein, denn wegen erheblicher Unterbilanzen und trotz entsprechender Nachschüsse durch die Teilhaber wurden beide Dampfer 1855 letztlich nach Holland verkauft. Einige der im ersten Jahr entstandenen Havarien hätte Beselin vielleicht verhindern können, doch das ist Spekulation.

Sein Vater freute sich in einem Brief vom Mai 1852 über seine neue Heuer auf dem *Niederländer*, weil er dort nach eigenen Angaben *bei guten Leuten angekommen* sei. Gleichzeitig versäumte er es nicht, seinem Sohn die Verhältnisse aus Rostock zu berichten, wonach die ERB-GROSSHERZOG FRIEDRICH FRANZ auf ihrer zweiten Reise nach London unter Kapitän Sanftleben sich durch eine Kollision des Bugspriet so stark beschädigt hatte, dass der Dampfer erst nach einer zusätzlichen Restaurierung der Galionsfigur durch einen Bildhauer nach St. Petersburg fahren konnte. Dabei hatte das Schiff *bei weitem keine volle Fracht und nur einen Passagier an Bord*. Wenn das nicht besser wird, so wird wenig Segen dabei sein, prophezeite der Vater schon im Voraus.¹⁵

Berthold Beselin wurde stattdessen nach seiner Rückkehr in Rostock zum *Master of the Barque PROSPERO*, wie es in den englischen Frachtverträgen hieß. Bei Abmessungen von 38,19 x 8,81 x 5,00 m mittelscharf gebaut und zu 387 RT vermessen, lief diese Bark am Sonnabend, dem 20. August 1853, beim Schiffbaumeister Wilhelm Zeltz in Rostock vom Stapel. Die Korrespondenz übernahm natürlich Bertholds Bruder Richard V. Beselin mit Firmensitz in der Schmiedestraße Nr. 6. Es entsprach der Güte der Werft, dass diese kupferfest gezimmerte Bark am längsten unter Rostocker Flagge fuhr und erst 1895, mit 42 Jahren, verkauft worden ist. Jahr-



Abb. 15 Bark PROSPERO, Stapellauf am 20. August 1853 in Rostock. (Sammlung des Verfassers)

zehntelang war die PROSPERO in der Großen und in der Langen Fahrt unter verschiedenen Kapitänen beschäftigt gewesen.

Der Neubau lief, in gewohnter Weise über die Toppen geflaggt und mit einer Ladung Weizen nach London bestimmt, die Warnow abwärts nach Warnemünde, prahmte dort auf der Reede nach und verließ diese am 24. Oktober. Die nächste Fahrt führte über den Atlantik nach Boston. 1855 gingen gleich zwei Rostocker Barken um das Kap Hoorn zur Westküste Südamerikas. Und als wollte Kapitän Beselin es der heimischen Schiffergesellschaft beweisen, machte er als erster, ausgehend von Glasgow, eine Reise nach Valparaiso. Fast ausschließlich von den Häfen Englands auslaufend, wurden bis Ende 1859 neben den Westindischen Inseln und Rio de Janeiro weiter ausschließlich Plätze auf der Westseite, wie Callao und Iquique, angesegelt, um Guano oder Salpeter für Europa zu laden.¹⁶

Im Jahre 1859 heiratete Berthold Beselin Auguste Framm (21.1.1832–12.10.1908), die Tochter eines Unternehmers aus Kröpelin, die ihm acht Kinder gebar. Vielleicht deshalb bevorzugte Beselin ab 1860 kürzere Reisen durch das Mittelmeer über Konstantinopel in das Schwarze Meer. Zwei Jahre später gab er die Seefahrt ganz auf und übergab Schiffer Schultz das Kommando der PROSPERO. Das Adressbuch bezeichnete ihn jetzt als Kapitän und als Kaufmann für die *Fabrikation künstlicher Erfrischungsgewässer*. Doch schon im folgenden Jahr trat Berthold Beselin, wie bereits berichtet, als Teilhaber in das Geschäft seines Bruders Richard ein, der in der Schmiedestraße Nr. 6 als Kaufmann für Kornhandel und als Schiffsreeder firmierte.

Berthold Beselins Tätigkeit scheint dem Geschäft einen weiteren Aufschwung gegeben zu haben. Die Anzahl der kaufmännisch betreuten Segelschiffe stieg noch vor dem Krieg 1870/71 von durchschnittlich 16 auf 24 an. Als Mann mit *vortrefflichen Eigenschaften wie Rechtchaffenheit, Ehrenhaftigkeit und Humanität* wurden ihm von seinen *Freunden aus allen Ständen* aus Anerkennung zahlreiche Ehren- und Vertrauensämter angetragen. Berthold Beselin



Abb. 16 Auguste Beselin, geb. Framm (1832-1908). (Stadtarchiv Rostock)

war ab 1864 Mitglied der Bürgerschaft, Deputierter des Bauamtes, Vorsteher der Hospitälern Zum Heiligen Geist und St. Georg sowie der Marienkirche. Zu weiteren Ehrenämtern gehörten der Vorsitz im Bezirksverein der Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger und im Distriktverein des Germanischen Lloyd. Zusätzlich war er Beisitzer beim Kaiserlichen Oberseeamt in Berlin und Mitglied im Rostocker Nautischen Verein, der ihn mehrfach im Auftrag der Großherzoglichen Regierung zur Teilnahme an Beratungen für die Reichsgesetzgebung deputierte. So schrieb zum Beispiel die »Rostocker Zeitung« im Februar 1868: *Reeder und Kaufmann Beselin, früher praktischer Seemann für ewige Jahre, jetzt einer unserer ersten Reeder, ist vom Gewett bestimmt, als Mitglied im vom Bundeskanzleramt zur Untersuchung des Auswandererwesens zu bildenden Commission mitzuarbeiten, und dafür nach Hamburg abgereist.*

Dampfer in Rostock ohne Zukunft

Bereits in der Vergangenheit waren dem Unternehmungsgeist der mecklenburgischen Reederei bei der Einführung von Dampfschiffen aus den unterschiedlichsten Gründen Grenzen gesetzt worden. Speziell der fehlende Transitverkehr machte Rostock mehr zu einem Hafen des »Kleinhandels«, der keine Garantie für kostenaufwendige Schiffsneubauten bot. Doch obwohl sich Mecklenburgs Handel bisher nicht für einen aussichtsreichen Einsatz von Dampfschiffen empfohlen hatte, wurden nach 1860 auch in Rostock wiederholt entsprechende Versuche unternommen, ab sofort allerdings nicht mehr im Liniendienst, sondern mit universell einsetzbaren Frachtschiffen.

1862 machte man mit der kleinen, in England gebauten eisernen WILHELM TELL (147 RT) den ersten vorsichtigen Versuch in der Trampfahrt, allerdings erfolgte die Finanzierung noch in altergebrachter Weise in Form einer Partenreederei mit einem Korrespondenzreeder als Geschäftsführer. Der im Mai 1869 bei Otto Ludewig in Rostock abgelieferte hölzerne Schraubendampfer CONCURRENT (253 RT) wurde bereits *für Rechnung einer hiesigen Actiengesellschaft gebaut, die mit 120 Actien à 300 Thlr. unter Direktion des Herrn N.H. Witte begründet worden ist*. Das gleiche scheint für das im selben Jahr in Kiel neu erbaute eiserne Dampfschiff MARGRETH TOD (144 Lasten) zu gelten, ebenso wie für die zwei Jahre später abgelieferte ALEXANDER TOD (151 Lasten). Beide Schiffe, *die unter der Korrespondenz von Theodor Burchard stehen*, sind sehr wahrscheinlich mit englischem Kapital durch den Mühlenbetrieb Tod in Leith unterstützt worden.

Auch Berthold Beselin war kein »Eigentumsreeder«. Er hatte bisher traditionell als Korrespondenzreeder nur die übliche *Rhederei in Parten* betrieben, d.h. obwohl er an jedem Schiff beteiligt war, wurde jedes für sich von ihm für die anderen Mitinhaber kaufmännisch betreut. Inzwischen hatte sich aber in Rostock, bedingt durch die hohen Anschaffungskosten bei Dampfern und großen eisernen Segelschiffen, mehr und mehr als Finanzierung das *Rhedereigeschäft auf Actien* durchgesetzt. Damit verschwanden die früheren »patriarchalisch-familiären« Beziehungen. Von jetzt an informierte eine offiziell angesetzte Generalversammlung das Unternehmen.¹⁷

Bereits ab 1868 begann die »Rostocker Zeitung« ihre Leser über die Geschichte und die Anwendung der Form *einer Actiengesellschaft auf den Rhedereibetrieb in England* zu informieren, *da die Form, unter welcher die Segelschiffsrhederei in der Ostsee betrieben wird, veraltet erscheint*, schon deshalb, weil man mit einer gekauften Schiffspart für gewisse Forderungen mit seinem ganzen Vermögen haftet, während der *Kapitalist der Jetztzeit zur Grundbedingung einer Beteiligung die beschränkte Haftbarkeit und eine leichte Realisierung seines Antheils fordert*. Da England bei Dampfern angeblich Dividenden um 20% auszahlte, bestand der dringende Anlaß, *auch hier dem genannten Beispiel zu folgen, einmal, um nicht überflügelt zu werden, zum anderen auch, um an dem zu erwartenden Nutzen seinen Antheil zu sichern*.¹⁸

Rostocker Dampfschiffahrts-Actien-Gesellschaft OBOTRIT

Unter dem Namen »Obotrit« hat sich heute hier eine Actien-Gesellschaft constituirt, welche ein eisernes Schraubendampfschiff von 60 Pferdekraft (ca. 200 Last) bauen läßt. Das hierzu erforderliche Capital von 60 000 Thalern wird durch Ausgabe von 120 Actien à 50 Thlr. aufgebracht und ist bereits gesichert, meldete die »Rostocker Zeitung« unter dem 30. September 1871. Zum Vorstand wurde *statutarisch* Berthold Beselin, Inhaber der Firma Richard V. Beselin, bestimmt und als Schiffsführer Kapitän Ludwig Baltzer vorgesehen. Zum provisorischen

Die
Rostocker Rhederei
im Anfange des Jahres
1873.
Herr Rich. V. Beselin, Correspondent.

Bauart.	Name des Schiffes.	Rostocker Lasten.	Name des Capitains.	Unterschei- dungs- Signale.
D.	Obotrit	180	L. Baltzer . . .	MCTG
B.	Frisch	199	H. C. Voss . .	MCBL
B.	von Laffert-Lehsen . . +	189	E. C. Fulda . .	MCKF
B.	W. W. Harvey . . .	188	D. Peters . . .	MCQL
B.	Prospero	186	E. Krafft . . .	MBLK
B.	Favorite	182	H. H. Permien	MCKV
B.	C. M. v. Behr . . .)(+	176	H. Rittgardt . .	MBFP
Br.	Ariel	140	H. Westendorff	MBPJ
Br.	Atlantic	140	J. N. Harder . .	MCNB
Br.	Clio	136	J. Möller . . .	MCKS
B.	Presto	134	E. Quittenbaum	MBND
Br.	Trident	128	J. Zeplien . .	MBPH
Br.	Schiller	126	And.Schönemann	MBPL
Br.	Armin	126	P. Fretwurst . .	MBHF
Br.	Hertha	125	D. H. Dade . .	MBPN
Br.	Agnes	124	T. Holz	MBPG
Br.	Seevogel	123	D. Langhinrichs	MCHK
Br.	Activ	123	J. N. Voss . .	MCFH
Br.	Theodor	113	P. Harder . . .	MBPK
Br.	Grhz. Friedrich Franz .	109	H. Schultz . . .	MBPQ
8Br.	#		W. Maatz . . .	

Zusammengestellt
von
Otto Wiggers,
Schiffsmakler in Rostock.
J. C. Pabderatz Nachfolger.

Abb. 17 Reedereiverzeichnis Richard V. Beselin, 1873. (Aus: Wiggers)

Aufsichtsrat gehörten Senator Dr. Witte, P.J.P. Burchard (Firma L. Burchard & Sohn), Advokat Busch und Carl Völling, Besitzer der Firma Küchenmeister & Völling. Nur die Werft für den Bau des Schiffes stand zu diesem Zeitpunkt noch nicht fest. Darum konkurrierten die beiden Schiffbauingenieure Tischbein und Abendroth, von denen *derjenige ihrer demnächst vorzulegenden Risse nebst Kostenanschlägen acceptirt werde, welcher von einer als competent anerkannten auswärtigen Prüfungsstelle der Vorzug eingeräumt wird.*

Berthold Beselin hatte sich also der Zeit entsprechend dazu entschlossen, neben seiner Korrespondenzreederei auch noch den Vorstand von Aktiengesellschaften zu übernehmen. Die Generalversammlung der »Rostocker Dampfschiffahrts-Actien-Gesellschaft OBOTRIT« fand am 28. Oktober 1871 statt. Sie bestätigte *definitiv den interimistisch gewählten Aufsichtsrath* und beschloss gleichzeitig, den Auftrag an die neue »Rostocker Actien-Gesellschaft für Schiff- und Maschinenbau« des Herrn Abendroth zu übergeben. Dieser hatte für den Bau *nach Expertenurtheil die höchst günstige Summe von 58 400 Thalern veranschlagt.*

Der Stapellauf war für Ende Mai 1872 vorgesehen, fand aber erst am 13. Juni statt. Unter außergewöhnlich großer Beteiligung des Publikums liefen an diesem Sonnabendnachmittag gleich zwei Schiffe zu Wasser: *Präcise 4 1/2 Uhr ging das Schraubendampfschiff ROSTOCK (Kapt. Olsen) für Rechnung des Herrn J.A. Krüger in Bergen von den Helgen. Nachdem das Schiff festgelegt war, wurde sofort das zweite in Angriff genommen, welches präcise 5 Uhr folgte. Dieses Schiff, der OBOTRIT, Capitän Baltzer, ist für hiesige Rechnung erbaut und wird unter Direktion des Herrn B. Beselin fahren und hauptsächlich zu Frachtfahrten zwischen Ost- und Nordsee dienen. Die Tragfähigkeit des Schiffes wird, mit den erforderlichen Kohlen für eine zehntägige Reise, 10 600 Zentner betragen. Beide Schiffe fanden bei allen Sachverständigen den ungeheiltesten Beifall, ebenso so sehr durch ihre elegante Form wie durch die saubere Ausführung, und können sich dieselben den Leistungen der bedeutendsten Werften würdig zur Seite stellen.*¹⁹

Die Abmessungen des aus Eisen geschmiedeten Rumpfes der OBOTRIT, die neben vier Schotten auch Wasserballasttanks besaß, betrugen bei 413 NRT 53,95 x 7,77 x 3,66 Meter. Die Zweizylinder-Dampfmaschine mit ihren nominellen 60 PS ist nach dem neuesten und bewährtesten Woolf'schen System mit Oberflächenkondensation erbaut und konnte eine Geschwindigkeit von 8 Knoten erzielen. Wie damals noch üblich, besaß das Schiff aus Sicherheitsgründen oder zur Stabilisierung noch eine zweimastige Schonertakelage.

Die OBOTRIT trat ihre Jungfernfahrt mit 16 Besatzungsmitgliedern am 2. Oktober 1872 von Warnemünde aus an. Leider strandete das neue Dampfschiff auf der Reise von Riga nach Lübeck nach einer Meldung aus Windau bereits am 16. Dezember 1873 während eines Schneesturmes auf Domesneas Riff. Die Besatzung wurde gerettet. Der Bergungsdampfer FORTUNA versuchte erfolglos, das mit einem großen Loch im Heck versehene und vier Fuß unter Wasser liegende Schiff wieder abzubringen. Am 24. März 1874 veranstaltete der Aufsichtsrat im Haus von Berthold Beselin in der Schmiedestraße 6 eine außerordentliche Generalversammlung für alle Aktionäre. Die Liquidation der Gesellschaft wurde mit der *statutenmäßig vorgesehenen Stimmzahl* beschlossen.²⁰

Nach dem Verlust der OBOTRIT wurde gleich wieder unter dem Vorstand von B. Beselin

Rostocker
Dampfschiffahrts-Actien-Gesellschaft
„Obotrit“.

Nachdem das Dampfschiff „Obotrit“ im December v. J. leider verunglückt ist, hat der Aufsichtsrath beschlossen, die Auflösung der Gesellschaft zu beantragen, und werden die Herrn Actionäre unter Hinweis auf §§ 30, 43 u. 44 des Statuts zu einer

außerordentlichen
General-Versammlung

am Dinstag, den 24. März, Nachmittags 5 Uhr, im Hause des Herrn B. Beselin hiemit eingeladen. (7453)

Rostock, den 8. März 1874.
Der Aufsichtsrath.
M. Petersen, Vorsitzender.

Abb. 18 Auflösung der Dampfschiffahrts-Actien-Gesellschaft OBOTRIT 1874. (Rostocker Zeitung)

ein Folgeunternehmen mit dem Namen »Dampfschiffahrts-Actien-Gesellschaft in Rostock« gegründet. Der Bau des auf den Namen RIGA getauften Schiffes erfolgte wie bei der später genannten ROSTOCK auf der *Hansa-Werfte für eiserne Schiffe und Maschinenbauanstalt (vorm. A. Tischbein)*. Der als Schoner getakelte, bei 55,11 x 8,17 x 4,51 Meter zu 657 BRT/471 NRT vermessene eiserne Dampfer ging erst im Sommer 1875 zu Wasser. Die 240 PSi Compound-Dampfmaschine konnte eine Geschwindigkeit von 8,5 Knoten erbringen. Obwohl die nach dem Tod von Beselin an Martin Petersen verkaufte RIGA ersteren um 30 Jahre unter Rostocker Flagge überlebte, gibt es nichts Spektakuläres zu berichten. Allerdings hätte Kapitän Ludwig Baltzer 1877 fast auch diesen Dampfer im Dänischen Sund durch Grundberührung verloren. Am 15. November in Lillesand *nur mit Verlust der Schraube und des Schachtes* eingeschleppt, wurde dieser Schaden später in Kopenhagen repariert.²¹

Die Postdampferlinie Rostock – Nyköbing

Der geistige Vater der Linie Berlin – Rostock – Kopenhagen war der Oberpostamts-Direktor Flügge. Durch ein *Circulär* vom 22. Juli 1871 hatte er *das Augenmerk auf diese Route gelenkt*, die vorerst durch einen bis Nyköbing fahrenden Dampfer unterhalten werden sollte. Nach der »Chronik der Rostock-Nykjöbing-Dampfschiffahrts-Actien-Gesellschaft« sprach auch am 29. Juli 1871 *Allerhöchstseiner Zustimmung* zum geplanten Unternehmen aus, und ebenso stimmte das Kaiserliche Generalpostamt mittels eines Schreibens vom 19. Oktober dem *angeregten Plan* zu. Bereits am 4. November des gleichen Jahres trat hinsichtlich dieser Unterstützung in Rostock ein *provisorisches Komitee zur Bildung einer Actien-Gesellschaft für den gedachten Zweck* zusammen, dem erneut Berthold Beselin für alle organisatorischen und wirtschaftlichen Angelegenheiten vorstand.

In der am 13. Januar 1872 abgehaltenen Generalversammlung der Aktionäre *constituirte sich eine Gesellschaft* mit einem Grundkapital von 150 000 Mark (50 000 Thlr.), welches durch 250 auf den Inhaber lautende Aktien in Raten zu zahlen war, und zwar im *Comptoir des Vorstandes B. Beselin in der Schmiedestraße 6*. Allein die Baukosten des Schiffes betrugen 118 667 Mark. Wieder hatte man Beselin vom Aufsichtsrat zum Vorstand gewählt, und er führte bis zu seinem Tod alle Geschäfte der Gesellschaft. Diesmal gab es neben den sich beteiligenden Privatpersonen bei der Finanzierung auch öffentliche Einrichtungen: 25 Aktien zeichnete das Großherzogliche Finanzministerium und 70 Stück die Rostocker Vereinsbank.

Bei der Wahl des *statutarisch aus 5 Rostocker Aktionären bestehenden Aufsichtsrathes* erhielten von den persönlich abgegebenen 166 Stimmen: Oberpostinspektor Flügge 163, P.J.F. Burchard 162, Kommissionsrat Wachtler 145, Advokat Burchard 141 und Konsul Kossel 140 Stimmen. Letzterer machte dann allerdings darauf aufmerksam, dass es *aus praktischen Gründen wohl rathlich erscheine, auch einen Fachmann in den Aufsichtsrath zu berufen*, und bat daher, ihm den Rücktritt zu gestatten und an seine Stelle den Herrn Schiffbaumeister Otto Ludewig treten zu lassen, der dann fast einstimmig zum fünften Mitglied gewählt wurde.

Für den Bau des vorgesehenen Schiffes stand es dem Aufsichtsrat frei, die Pläne zu prüfen und gegebenenfalls zu genehmigen. Außerdem sei bereits von *einem Fabrikanten ein bestimmter Riß nebst Kostenplan* abgegeben worden, bei welchem auf die Anforderungen der Reichs-Post-Oberbehörde, deren Benutzung des Schiffes zu einer neuen Postlinie in Aussicht stehe, Rücksicht genommen worden sei. Diesmal hatte die *Hansa Werft für eiserne Schiffe und Maschinenbauanstalt (vorm. A. Tischbein)* die Ausschreibung gewonnen. Am 10. Juli 1872, abends 7 Uhr, lief dort das auf den Namen ROSTOCK getaufte Fahrzeug in Gegenwart zahlreicher Zuschauer glücklich vom Stapel. Das Postdampfschiff war *mit zwei Paar 1. Classe Woolf'scher Zwillingsschrauben-Maschinen von zusammen nominal 70 Pferdekraft mit Oberflächenkondensation*

Die Unterzeichneten — von der Ueberzeugung durchdrungen, daß nach Vollendung der Eisenbahn von Kopenhagen bis Nykjöbing (Juli bis August 1872) eine tägliche regelmäßige Dampfschiffsverbindung zwischen Rostock und Nykjöbing und damit zwischen Rostock und den fruchtbaren Inseln Falster, Lolland und Seeland, der dänischen Hauptstadt und ganz Schweden dem hiesigen Handel neue Wege erschließen wird und für den Gesamtverkehr der Stadt Rostock von größter Wichtigkeit werden muß — sind zusammengetreten, um auf Actien

eine tägliche Dampfschiffahrt zwischen Rostock und Nykjöbing

vermittelt zunächst nur eines eisernen Schraubendampfers I. Kl., dem aber baldmöglichst ein Reserve Schiff hinzugefügt werden soll, ins Leben zu rufen.

Das Schiff würde bei der bedeutenden, für den Personens- und eventuellen Posttransport aber notwendigen Geschwindigkeit von mindestens 12 Knoten pro Stunde incl. Kajüteinrichtung u.

50,000 Thlr.

kosten, welche in 250 Actien à 200 Thlr. eingetheilt werden sollen.

Die Rentabilität des Unternehmens erscheint nach aufgestellter Berechnung außer allem Zweifel, und zwar um so mehr, als diese Linie den möglichst kürzesten Seeweg zwischen Deutschland und Kopenhagen bietet, und der Reisende nicht genöthigt ist, länger als höchstens 2 Stunden, und zwar bei Tage, auf offener See zu sein.

Die Unterzeichneten sind bereit, Zeichnungen auf Actien bis zum Donnerstags, den 23. d. M. incl., entgegenzunehmen und etwaige weitere Auskunft zu erteilen.

Rostock, den 18. November 1871.

B. Beselin. A. Bolten, Dr. Eduard Burchard, Senator.
H. Burchard, Adv. P. J. F. Burchard. Flügge, Oberpostamtsdirector.
A. Kossel, Consul. A. L. Wachtler, Commissionsrath. Carl Winckler.
Dr. Witte, Senator.

Abb. 19 Werbung für die Passagierdampferverbindung Rostock – Nyköbing, 1871. (Rostocker Zeitung)

ausgerüstet. Die Dimensionen von Kessel und Maschine sind so groß gewählt, damit der Dampfer 12-12½ Knoten läuft. Zu 180 BRT/127 RT vermessen, betrug die Länge 41,23 m, die Breite 5,64 m und die Raumbreite 1,90 m. Unter dem Quarterdeck erhielt der Dampfer einen eleganten Salon 1. Classe mit Damenkajüte, auf dem Quarterdeck eine Rauchkabine, hinter und vor dem Maschinenraum 2 Laderäume für 1000 Centner Gut und unter dem vorderen Deck eine einfacher eingerichtete Kajüte 2. Classe. Insgesamt können 150 Passagiere befördert werden. Zum Führer des Schiffes ist Capitän E. Zeyssig bestimmt.²²

Zu Beginn erreichte die ROSTOCK die contractlich stipulirte Geschwindigkeit nicht, weshalb anstatt der bisher zwei kleineren jetzt nur ein großer neuer Kessel eingebaut wurde. Sonst aber hatte sich der Dampfer als ein besonders seetüchtiges und gut manövrirtes Schiff bewährt,

in dem dasselbe trotz mehrfach sehr stürmischen Wetters stets seine regelmäßigen Fahrten eingehalten hat. Für die Überfahrt benötigte das Schiff im Durchschnitt $4\frac{1}{2}$ Stunden. In den Jahren 1873 bis 1876 verkehrte die ROSTOCK in den Monaten April bis September zwischen beiden Häfen dreimal wöchentlich, danach bis 1885 ebenfalls dreimal wöchentlich im April, Mai und September, täglich außer sonntags hingegen im Juni, Juli und August.

Am 1. März machte der für die Passagier- und Postverbindung zwischen Rostock und Nyköping gebaute Zwillingschraubendampfer ROSTOCK eine längere Probefahrt in See. Wie wir vernehmen, schrieb die »Rostocker Zeitung« am 1. März 1872, wird der Dampfer im Laufe der nächsten Woche eine Fahrt von hier nach Nyköping machen zur Constatirung seiner Leistung. Das Schiff hat namentlich sehr elegante Cajütseinrichtungen und ist mit allem Comfort für die kurze Seefahrt ausgestattet. Am 17. Mai 1873 lag die ROSTOCK zum ersten Mal unter vollem Flaggenschmuck an der Lagerbrücke. Vom vorderen Mast wehte die deutsche Reichspostflagge, die erst durch Genehmigung des Reichskanzlers ab 3. Juli an der Gaffel geführt werden durfte. Am 19. Mai begann das Dampfschiff seine ersten Fahrten, die noch wenig Beachtung fanden, weshalb das Schiff zusätzlich Extra- und Vergnügungsfahrten machte. Bei den Stückgütern war der Export größer als der Import. Ersterer bestand größtenteils in Bier aus der hiesigen Brauerei-Aktiengesellschaft und in Wagenfett der Fabrik W. Scheel, während der Import sich vorwiegend auf Mehl, Gerste, Butter und grüne Heringe beschränkte. Große Viehtransporte mit Schweinen, Kühen, Kälbern und Schafen trafen fast ununterbrochen ein, wofür das Vordeck allein meist nicht genügte, sondern auch noch der Vorraum genutzt werden musste. Im hinteren Laderaum befanden sich Stückgüter, Fässer mit Butter, oder er war völlig mit Gerste beladen.

Besonders zahlreich fanden sich Zuschauer beim Löschen von Viehtransporten ein. Rief bei einigen der Umschlag mit seinem belebten und interessanten Bild eine förmliche stürmische Heiterkeit hervor, störte andere die Art und Weise, wie das Vieh vom Schiff getrieben wurde: Nach eben überstandener Seereise ist das Vieh ermattet und angegriffen und macht den Empfängern bestimmt große Schwierigkeiten. Doch sollte man für den Umschlag erfahrene Leute nehmen und nicht der Straßenjugend überlassen. Als hierüber mißliebige Stimmen laut wurden, äußerte ein junger Mann unter anderem: Man möchte es nur versuchen, dem Vieh zu sagen, was es thun solle, so würde es sich wohl ohne Schläge fortbringen lassen ...²³

Rostock-Nykjöbing- Dampfschiffahrts-Actien-Gesellschaft

zu Rostock.

General-Versammlung der Actionäre zu Rostock im Zimmer des Ehrl. I. Quartiers

Sonabend, den 13. Januar 1872, Nachmittags 5 Uhr.

Tagesordnung.

- 1) Nachweis der Einzahlung von 20 % des Actien-Capitals.
- 2) Constituirung der Gesellschaft.
- 3) Wahl des Aufsichtsraths.

Rostock, den 29. December 1871.

Im Auftrage des provisorischen Comites:
B. Weselin.

Abb. 20 Anzeige für die Generalversammlung der Aktionäre 1872. (Rostocker Zeitung)

Berthold Beselin oblag es nun, sich landseitig um alle Belange der ROSTOCK zu kümmern. Als erstes galt es, von der Stadt die Genehmigung für einen entsprechenden Liegeplatz einschließlich eines Güterschuppens am Hafen zu erhalten. Dafür wandte er sich am 7. Mai 1872 an den Rat der Stadt Rostock, der sich an der Finanzierung des Schiffes nicht beteiligt hatte:

Wie dem Rath bekannt sein wird, beabsichtigt die Rostock-Nykjöbing-Dampfschiffahrts-Actien-Gesellschaft hieselbst eine tägliche Dampfschiffahrtsverbindung zwischen Rostock und Nykjöbing und zurück mit vorläufig einem Dampfschiffe herzustellen. Die Beweggründe, welche die Actiengesellschaft bei Gründung dieses Unternehmens geleitet haben, waren nicht gerade die, eine vorzügliche Rente aus diesem Unternehmen zu gewinnen, sondern vor allen Dingen die Erwägung, daß der Verkehr der Stadt Rostock durch eine solche regelmäßige Verbindung mit den dänischen Inseln, Kopenhagen und dem ganzen Norden unter allen Umständen nach jeder Richtung hin gehoben werden würde. Somit also hauptsächlich das Interesse vor Augen gehabt, so glauben wir auch hoffen zu können, daß E.E. Rath nach Möglichkeit bestrebt sein wird, uns diejenigen Erleichterungen zu gewähren, wodurch allein das Unternehmen prosperiren und der Stadt wirklich zum Nutzen geneigen kann. Wir erlauben uns daher, folgendes E.E. Rath zur geneigten Erwägung zu unterbreiten:

1. Wir müssen zunächst für unser Dampfschiff eine Anlegestelle in unserem Hafen zu unserer alleinigen Benutzung haben. Lokalbesichtigung und Besprechung mit Herrn Stadtbaumeister Klitzing und dem Hafenmeister Kulow hat ergeben, daß das nordöstliche Bollwerk des neuen Landes vor dem Theerhaus in einer Länge von 140 Fuß engl. vom Fischerhafen ab nach Westen für uns der geeignetste Platz ist, der zu gleicher Zeit nach Ansicht der o.g. Herren sowohl von der Stadt, als vom Hafen wegen am leichtesten entbehrt werden könnte. Wir bitten daher diesen Platz anweisen lassen zu wollen.

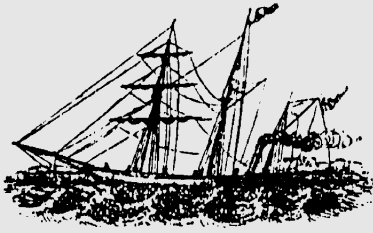
2. Außerdem müssen wir zu Lagerung unserer Kohlen und Reponierung der ein- und ausgehenden Ladung notwendigen Raum zu einem Schuppen haben. Der oben erwähnte Platz gewährt auch diesen.

Nach Verhandlungen mit dem Gewett wurde *bis auf beliebigen Widerruf* eine Anlegestelle an der Schnickmannbrücke genehmigt. Da sich diese aber durch mangelhafte Pflasterung und die Lagerung von Bauhölzern in einem für Fußgänger und Fuhrwerke völlig *unpracticablen* Zustand befand und auch noch zum raschen Laden und Löschen verbreitert werden musste, beschloss man laut Frühjahrprotokoll vom 14. April 1871 einen Neubau, der aber letztlich aus Etatgründen um ein Jahr verschoben werden musste. Benötigt wurde auch ein verschließbarer Raum zur Lagerung der Güter in der Nähe der Landungsbrücke. Als Übergangslösung legte die Gesellschaft ein kleines *Comptoir* im Schuppen von Martin Petersen an, bis 1874 die Stadt einen separaten Anbau an dessen Westseite genehmigte. Ein Jahr danach musste dieser durch *den Neubau eines massiven, von den Zollbehörden als zollsicher anerkannten Schuppens an der Stelle des früheren Bretterschuppens* erneuert werden, dessen Kosten die Gesellschaft stark belastete.

Alle diese Angelegenheiten erfolgten unter der Aufsicht von Berthold Beselin, der sich neben der »Schuppenfrage« auch noch um die Lotsenfrage, die Reduzierung von Hafengebühren und ähnliche Dinge kümmerte. Im März jeden Jahres fand eine ordentliche Generalversammlung statt. Dabei musste der Vorsitzende, Oberpostamts-Direktor Flüge, leider immer wieder feststellen, dass *das abgelaufene Geschäftsjahr das Unternehmen zu keinem befriedigenden Resultate geführt habe*, glaubte aber doch die Hoffnung aussprechen zu dürfen, dass es *bei unbeirrbarer Ausdauer* gelingen werde, *die geschäftliche Lage der Gesellschaft aufzubessern, um derselben ein gedeihliches Bestehen zu sichern.*

Trotzdem blieb das Resultat eines jeden Betriebsjahres kein befriedigendes. Obwohl die Route bei den Reisenden beliebt war und oft schon *durchgehende Billette in Berlin, Hamburg und*

Rostock-Nykjöbing Dampfschiffahrts-Actien-Gesellschaft.



Die diesjährigen Fahrten des Post- und
Passagierdampfers

„Rostock“,

geführt vom Capitain E. Zeyssig,
zwischen **Rostock u. Nykjöbing**
a/F., beginnen am 22. April und enden
am 28. September.

Fahrplan.

a) Abfahrt von Rostock:

Im April, Mai — 1 Juni incl. und September jeden Montag, Mittwoch und Freitag Morgens 9 Uhr nach Ankunft des ersten Eisenbahnzuges von Berlin, Hamburg etc. — Vom 3. Juni — 31. August **täglich** mit Ausnahme des Sonntags Morgens 8^{1/2} Uhr.

b) Abfahrt von Nykjöbing a/F.:

Im April, Mai — 1. Juni incl. und September jeden Dienstag, Donnerstag und Sonnabend Nachmittags 2^{1/2} Uhr nach Ankunft des Eisenbahnzuges von Kopenhagen. — Vom 3. Juni — 31. August incl. **täglich** mit Ausnahme des Sonntags.

Durchgehende Billets von Berlin, Hamburg und Rostock nach Kopenhagen und vice versa.

Rostock, im April 1878.

Die Direction.
B. Beselin.

Abb. 21 Fahrplan des Passagierdampfers ROSTOCK, 1878. (Rostocker Zeitung)

Kopenhagen ausgegeben wurden, hatte die Frequenz an sich nicht zugenommen, weil die Eisenbahnverbindungen auf beiden Seiten so ungünstig lagen, dass die sofortige Weiterbeförderung nicht möglich war. Der Zustand verbesserte sich etwas, als die Schnellzüge ab 1876 bei verspäteter Ankunft eine *Maximalzeit über planmäßige Abfahrtszeit von 50 Minuten zu warten* hatten. Trotzdem sah sich der Vorstand ab 1878 genötigt, bei der Stadt Rostock den einmaligen Zuschuss von 5000 Mark zum Betrieb ihrer Fährroute zu beantragen, von denen jedoch nur 3000 Mark genehmigt wurden. Diese Unterstützung scheint weiterhin erfolgt zu sein, wie das letzte Schreiben von Berthold Beselin kurz vor seinem Tod beweist:

Einen ehrbaren Rath verfehlen wir nicht, für die der Rostock-Nykjöbing Dampfschiffahrts-Actien-Gesellschaft huldvollst gewährten Unterstützung von 3000 Mark zur Aufrechterhaltung der regelmäßigen Fahrten während des Jahres 1881 unseren ebenso tief gefühlten, als gehorsamsten Dank hierdurch abzustatten. In größter Ehrerbietung Eines Ehrbaren Rathes gehorsamst im Namen des Aufsichtsrathes und der Direktion B. Beselin.

Hoch geachtet starb Berthold Valentin Beselin im 5. Januar 1882 *nach einem bewegten und tüchtigen Leben* mit 57 Jahren in Rostock. Als Mann mit *vortrefflichen Eigenschaften wie Rechtschaffenheit, Ehrenhaftigkeit und Humanität* lobte ihn sein Nachruf. Bei seinem Leichen-



Abb. 22 Korrespondenzreeder Berthold Beselin, um 1880. (Stadtarchiv Rostock)

begräbnis bekundete der lange *Trauerkondukt* die erwiesene Anteilnahme, dem sich neben den vielen Freunden die Bürgerschaft, die Kaufmannschaft, die Schiffergesellschaft und selbst der Rat der Stadt *in corpore* angeschlossen hatten.²⁴

Nach dem Tod des Berthold Beselin führte die Ehefrau von Richard Beselin die Geschäfte vorerst weiter. Im Rostocker Handelsregister wurde laut Verfügung vom 7. Januar 1882 unter Fol. 35 Nr. 104 für die Firma »Richd. V. Beselin« eingetragen, dass die *bisher zwischen der Wittwe Emma Sophie Ernestine Beselin, geb. Crasemann, und dem Kaufmann Berthold Valentin Beselin bestehende offene Handelsgesellschaft [...] durch den Tod des Letzteren aufgelöst und Erstere nunmehr alleinige Inhaberin der Firma sei*. Allerdings ist gleichzeitig dem Sohn des Begründers, dem Kaufmann Richard Valentin Beselin aus Hamburg, *Procura erteilt mit alleiniger Berechtigung zur Zeichnung der Firma*.²⁵

Die Korrespondenzreederei bestand nach der »Rhedereiliste« von Otto Wiggers noch bis Anfang 1886. Im gleichen Jahr gingen

die noch vorhandenen restlichen elf Segelschiffe an andere Korrespondenzreeder über, allein zehn davon übernahm der Kaufmann Wilhelm Maack. Für jedes dieser Schiffe bekam die Reedereiversammlung von der Witwe zur Bestätigung ein Schreiben folgenden Inhalts:

*Der verehrlichen Rhederei erlaube ich mir hierdurch ergebenst mitzuteilen, daß ich meine Parte in diesem Schiff dem Herrn Wilhelm Maack, hier, käuflich überlassen habe und ich von der Korrespondenz-Führung dieses Schiffes zugunsten des Herrn Maack, als nunmehrigem Mitreeder, zurücktrete. Herr Wilhelm Maack hat sich zur Übernahme der Korrespondenz bereit erklärt und bitte ich die werthen Rheder, ihre Zustimmung hierunter aussprechen zu wollen.*²⁶

Anhang

Chronologischer Schiffsbestand der Korrespondenzreederei Beselin

Initiator für den Neubau oder Ankauf eines Schiffes war nicht allein der Reeder, sondern bei ausreichendem Kapital hauptsächlich der Kapitän. Dieser besaß zusammen mit seiner Familie bis zu 25% des Wertes und trug das in 60 bis 360 Anteile gegliederte Gesamtkapital vorher mittels einer vom Korrespondenzreeder ausgestellten Missive von allen Interessenten zusammen:

Capt. Wilhelm Maatz hat hier beim Schiffbaumeister E. Burchard eine Schonerbrigg von 16-17 Keels Kohlen Tragfähigkeit kupferfest conditioniert.

Das Schiff wird mit Ausrüstung 20 000 Thlr. Pr. Crt. in See kosten.

Capt. Maatz ist mir als ein solider und tüchtiger Seemann bekannt, auch scheint es, als würden die Aussichten für Segelschiffe sich wieder günstig gestalten, und somit ersuche ich Sie,

Abb. 23 Todesanzeige des Kaufmannes und Reeders Berthold Beselin, 1882. (Rostocker Zeitung)



in meinem und Capt. Maatz Namen, sich bei diesem Unternehmen durch Zeichnung eines Anthells hierunter zu beteiligen.

Ich rhede als Korrespondenzrheder des Schiffes $\frac{1}{8}$ Part.

*Hochachtungsvoll
Richard V. Beselin
Korrespondenzreeder*

Fast immer wurde die erforderliche Summe in der Reedereiliste nicht nur von wenigen Mitreedern gezeichnet, sondern von vielen Personen aus den verschiedensten Berufsgruppen. Dazu gehörten als so genannte »Interessenreeder« die am Bau oder an der Ausrüstung interessierten Handwerker, Kaufleute und Lieferanten, die ihre Beteiligung von ca. $\frac{1}{8}$ durch eine für sie persönlich günstige Preisgestaltung möglichst zu minimieren versuchten. Zu den reinen »Dividenreedern« gehörten Beamte, Landwirte, Offiziere und ähnlich gut situierte Berufsgruppen, aber auch bekannte Persönlichkeiten, Künstler oder Gutsbesitzer, die als »Namensreeder« dafür zahlten, dass das Schiff ihren Namen trug. Die restliche Finanzierung bestand meist aus einer Vielzahl kleinerer Anteile von den als »Kapitänsreeder« bezeichneten Schifferfamilien des Fischlandes und Umgebung, die dafür zur Sicherheit ihre Beteiligungen in mehreren Fahrzeugen anlegten.

Vor Gründung des Norddeutschen Bundes konnten sich nach mecklenburgischem Recht auch Firmen aus dem Ausland an der Finanzierung beteiligen. Unter »Flagge und Flaggennummer« hieß es dann zum Beispiel im »Schiffs-Certifikat«: *Die Bark trägt die Mecklenburgische Nationalflagge und die Rostocker Flagge Nr. 97. Die Berechtigung des Schiffes zur Führung dieser beiden Flaggen ist anerkannt, weil mehr als $\frac{3}{4}$ am Schiffe im Eigenthume Mecklenburgischer Unterthanen stehen und der Führer desselben Rostocker Bürger und Mecklenburgischer Unterthan ist.*

Und als Beweis dafür, dass bei einem Wechsel der Mitreeder sich dieses Verhältnis nicht verschoben hatte, folgte als Nachsatz der Hinweis, dass die vorstehend genannten Eigentümer zur Begründung der eines Mecklenburgischen Schiffes gesetzlich erforderlichen überwiegenden Mehrzahl ihrer Anthelle Mecklenburgische Unterthanen sind, bzw. die Rechte Mecklenburgischer Unterthanen genießen, wird hierdurch in Grundlage des von uns geführten Schiffsregisters bezeugt.

Geschätzte 10% Ausländer sollen es gewesen sein. Meistens waren es Handelshäuser, Maklerfirmen oder Speditionen, die dadurch an der Befrachtung der Schiffe interessiert wurden. Weil beim Führen der deutschen Bundesflagge ab 1867 alle Teilhaber deutsche Staatsbürger sein mussten, erhielt Mecklenburg von der Reichsregierung zur Umstellung der Eigentumsverhältnisse die Frist von einem Jahr zugebilligt.²⁷

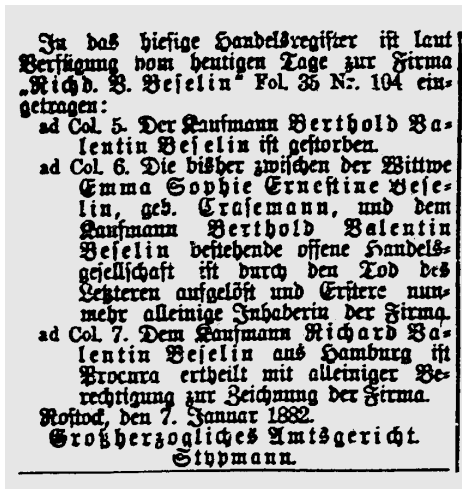


Abb. 24 Eintragung in das Handelsregister zur Firma Richard V. Beselin am 7. Januar 1882. (Rostocker Zeitung)

Die von 1848 bis 1886 betriebene Firma Richard V. Beselin bereederte insgesamt 43 Schiffe, darunter ein Vollschiß, 15 Barken, 22 Briggs, eine Schonerbrigg, ein Schoner und drei Dampfer.

Von 1863 bis 1866 trugen sich als Korrespondenzreeder die Kaufleute Richard und Berthold Beselin in Rostock als Besitzer der Firma Richd. V. Beselin gemeinsam in das Schiffsregister ein. Nach dem Tode des Bruders wird Berthold Beselin stets als *Mitinhhaber der Firma Richard V. Beselin* benannt. Die Reederei firmierte laut Testament bis zu ihrer Auflösung weiter unter *Richd. V. Beselin*. Alle Schreiben behielten nicht nur dieses Prägung bei, sondern waren sogar stets mit dieser Firmenunterschrift versehen. Allerdings stand darunter, scheinbar zur Beglaubigung, noch ein weiterer, immer gleich bleibender Namenszug.

»Rhederei-Verzeichnisse« der Firma Richd. V. Beselin

Mit Hilfe der wenigen noch vorhandenen und zum Teil unvollständigen Schiffsregisterakten²⁸ soll nachfolgend versucht werden, zeitgenössische Entwicklungen und Abweichungen bei den Eigentumsverhältnissen einzelner Schiffe zu belegen. Die 1843 bei Friedrich Dethloff gebaute, seinerzeit noch unter der Korrespondenz von Friedrich Beselin fahrende Brigg GROSSHERZOG FRIEDRICH FRANZ ist ein klassisches Beispiel für die gravierenden Änderungen, die sich im Laufe der folgenden Jahre bei den Reedereilisten vollzogen haben.

Auffällig bei allen von der Reederei kaufmännisch betreuten Schiffen ist die generelle Teilung der Parten anfangs in 64 und später in 60 Anteile. Bei der am 9. Januar 1844 ausgestellten Liste teilten sich 13 Parteninhaber das Schiff. Danach besaßen der Kaufmann und Korrespondenzreeder Friedrich Beselin aus Rostock (16) und der Schiffer Christian Heinrich Dade zu Dändorf (15) jeweils etwa ein Viertel der Anteile. Den Interessenreedern wie Schiffbaumeister Zeltz (8), Reifer Mentz (4), Segelmacher Gerdes (2) sowie den drei Geschäftsleuten Hübner, Howitz und Lange (4) gehörten mit zusammen 18 ebenfalls rund ein Viertel der Anteile, während sich sechs Kapitäne aus Dändorf und Wustrow als so genannte Kapitänsreeder (15) praktisch den fast gleich großen Rest der Anteile teilten.

In den folgenden 20 Jahren bis 1864 fand dann eine gravierende Umstellung bei den Besitzverhältnissen statt. Anstelle der ehemals 13 sind jetzt 47 Mitreeder eingetragen, dafür sind die Parten zum Teil halbiert, gedrittelt oder geviertelt worden. Diese Veränderungen begründete in den späteren *Rhederei-Listen* teilweise ein Nachsatz, der nachwies, welche Anteile *ursprünglich gerhedet sind* bzw. vererbt oder verkauft wurden. Letzteres erfolgte vorrangig durch die Interessenreeder, die nach gewisser Zeit wenigstens einen Teil ihrer Parten zu verkaufen suchten, um damit Gewinn zu machen oder um das Geld in neuen Schiffen anlegen zu können.

Aber auch Richard und Berthold Beselin besaßen statt früher 16 jetzt nur noch $3\frac{1}{2}$ bzw. $2\frac{1}{3}$ Anteile. Ein Grund dafür war die speziell nach Wegfall der Navigationsakte 1850 einsetzende Beteiligung ausländischer Maklerfirmen, denen meist aus wirtschaftlichen Erwägungen der Korrespondenzreeder oder auch der Kapitän einen Teil ihrer Parten überließen. Bei der Brigg

Die
Rostocker Rhederei
 im Anfange des Jahres
1877.

Herr Rich. V. Beselin, Correspondent.

Bauart.	Name des Schiffes.	Register- Tons.	Name des Capitains.	Unter- scheidungs- Signale.
SD.	Riga (80 Pferdekraft)...	465	L. Baltzer	MDBC
SD.	Rostock (60 Pferdekraft)	127	E. Zeyssig	MCFQ
B.	Polly Stott	† 432	F. Harder	MDBP
B.	Anna Precht	≈ 429	J. W. Möller	MDFC
B.	Frisch	≈ 415	H. C. Voss	MCRL
B.	Fritz Schmidt	† 397	And. Schmidt ...	MCWT
B.	Prospero	† 380	E. Kraft	MBLK
B.	W. W. Harvey	≈ 377	D. Peters	MCQL
B.	C. M. v. Behr .....	)( 353	G. Kröger	MBFP
B.	Gustav Metzler	† 352	Aug. Jörck	MCWG
B.	Favorite	† 331		MCKV
Br.	Atlantic .....	)( 307	J. N. Harder	MCNB
B.	Presto .....	)( 285	E. Quittenbaum .	MBND
Br.	Armin .....	)( 284	P. Fretwurst	MBHF
Br.	Dr. Witte	† 280	J. N. Zeplien	MCWJ
Br.	Actif .....	)( 268	J. N. Voss	MCFH
Br.	Ariel	248	L. Westendorff ..	MBPJ
Br.	Hertha	† 234	D. H. Dade	MBPN
Br.	Agnes	231	T. Holz	MBPG
SBr.	F. W. Fischer	213	W. Maatz	MCVN
Br.	Grhz. Friedrich Franz..	196	A. Peters	MBPQ
B.	#		J. Möller	

Zusammengestellt

von

Otto Wiggers,

Schiffmakler in Rostock.

J. C. Paddertatj Nachfolger.



Abb. 25 Reedereiverzeichnis Richard V. Beselin, 1877. (Aus: Wiggers)

GROSSHERZOG FRIEDRICH FRANZ gingen $\frac{4}{3}$ der Anteile nach Antwerpen, Rotterdam und Newcastle. Allerdings musste diese ausländische Beteiligung 1868, nach Inkrafttreten des bereits erwähnten Gesetzes zur Führung der Deutschen Reichsflagge, notgedrungen wieder rückgängig gemacht werden, und nur selten fand sich ein Makler oder Spediteur außerhalb Rostocks als Käufer dieser freiwerdenden Parten.

Es ist auch noch das *Rhederei-Verzeichnis* der ersten, 1849 bei Zeltz unter der Korrespondenz von Richard Beselin erbauten Brigg HERTHA erhalten geblieben. Damals hielt sich Richard Beselin noch an die Vorgaben seines Onkels, teilte 64 Parten auf zwölf Reeder und übernahm selbst 16 Anteile. Weil die einzelnen Eigentumsverhältnisse zu seinem ersten von ihm kaufmännisch betreuten Schiff gehören, soll die Verteilung nachfolgend aufgelistet werden. Am 26. Juli 1849 wurde von der Rostocker Regierungsbehörde bestätigt, dass *nach dem unseren Acten übergebenen Rhederei-Verzeichnis das Schiff ein unbestrittenes Eigenthum der hiesigen Landeseinwohner ist*. Der Bielbrief wurde von Wilhelm Zeltz am 26. März und der Messbrief am 1. Februar 1849 ausgestellt.

Eigenthums-Verzeichnis der Brigg HERTHA, Capt. Daniel Heinrich Dade, Daendorf

R.V. Beselin	Korrespondenzreeder	Rostock	16/64
H. Mentz	Reifer	dito	4
W. Zeltz	Schiffbaumeister	dito	4
J.C. Howitz	Kaufmann/Wechselgeschäft	dito	4
H.C. Hansen	Segelmacher	dito	2
G. Scherf	Schmied	dito	2
J.F. Ahrens	Schiffer	Daendorf	8
J. Niejahr	Schiffer	dito	8
E.F. Maaß	Schiffer	Wustrow	4
D.H. Dade	Schiffer	dito	2
H. Voß	Schiffer	dito	2
Schiffer D.H. Dade, Daendorf			8/64
			Summe 64/64

Auch bei diesem Schiff gab es dann aus den erwähnten Gründen ab 1865 eine Erweiterung auf insgesamt 51 Mitreeder. $\frac{8}{3}$ Parten hatten wieder Firmen in Schweden, England und Holland erworben. Der Schiffer besaß nur noch $\frac{3}{3}$ Parten, die Brüder Beselin und ein Familienmitglied aus Neustrelitz zusammen 10. Auch diesmal kaufte die Familie und Firma Beselin nach 1868 die ausländischen Anteile wieder zurück.

Einige Reedereilisten lassen in ihrer Zusammensetzung auf das soziale Umfeld, auf die Herkunft, die Verwandtschaft oder den Bekanntenkreis schließen, zumal wenn plötzlich außer Handwerkern, Schiffen und kaufmännischen Mitreedern ganz »fremde« Berufsgruppen ihre Anteile zeichnen. Bei der 1855 für den Schiffer Heinrich Rittgardt aus Warnemünde gebauten Bark C.M. v. BEHR beteiligten sich zum Beispiel viele Landwirte aus den Dörfern der Umgebung, wie Lichtenhagen, Lütten-Klein, Elmenhorst, Rethwisch, Admannshagen und Bargeschagen, mit insgesamt gut 10%.

Bei der Bark ALT-MECKLENBURG des Schiffers Joachim Korff setzten außer den üblichen Mitreedern noch ein Pastor aus Wittenberg, der Kammerherr von der Lanken aus Galenbeck und weitere 14 Gutsbesitzer vorwiegend aus dem Raum Wismar ihre Teilhaberschaft namentlich unter die Missive.

Senatoren, Bankdirektoren, Auktionssekretäre, Advokaten, Doktoren, Militärs und Besamte standen ebenso in den Eigentumslisten wie Gastwirte, Bäcker, Schlachter und Kolonialwarenhändler. Auffällig bei der Firma Beselin ist die Tatsache, dass viele Teilhaber gleichen Namens auch noch bei anderen Schiffen auftauchen. Das gilt ebenfalls je nach Fahrtgebiet auch für ausländische Maklerfirmen.

Nachdem die Korrespondenzreederei öffentlich in die Kritik geraten war, die Dividenden sanken oder ganz ausblieben und unter Umständen sogar Nachschüsse gefordert wurden, unterstützte ab Ende der 1860er Jahre speziell für Neubauten nur noch ein weiterhin an dem Bestand der Flotte interessierter Kreis von Mitreedern die Finanzierung, also vorwiegend jene, die an oder mit der Schifffahrt verdienten. Die Anzahl der reinen Dividendenreeder nahm ab. Als Beleg dafür könnten die Eigentumsverhältnisse von drei zwischen 1873 und 1877 für Berthold Beselin gebauten Segelschiffen herangezogen werden. Die Analyse dieser in jeweils 60 Parten geteilten *Rhederei-Listen* ergab folgende Gliederung:

1. Der Korrespondenzreeder zeichnete 7 bis 8 Parten,
2. der Schiffer zwischen 12 und 17 Parten,
3. der Schiffbaumeister zwischen 9 und 11 Parten,
4. weitere Interessenreeder (etwa vier bis fünf) zwischen 8 und 10 Parten,
5. Dividendenreeder in der Anzahl abnehmend von 9 auf 4 Parten,
6. Kapitänsreeder (fünf bis vierzehn) in der Anzahl zunehmend von $3\frac{1}{2}$ auf $13\frac{1}{2}$;
7. deutsche Maklerfirmen (ca. zwei) lagen meistens unter 1 Part.

Literatur:

- Busch, Peter, und Stahl, Joachim: Neptun-Schiffe. Schiffsregister der Neptunwerft von 1850 bis 1991. (= Schriften des Schiffahrtsmuseums der Hansestadt Rostock, Bd. 4). Rostock 1998.
- Kägbein, August: Zur Geschichte und Organisation der mecklenburgischen Segelschiffs-Reedereien. Rostock 1902.
- Laffert, Ernst A. von (Hrsg.): Die heillosen Missbräuche im mecklenburgischen, insbesondere im Rostocker Rhedereiwesen. Nebst Vorschlägen zu deren Abhülfe. Schwerin 1861.
- Müller, Walther: Rostocks Seeschifffahrt und Seehandel im Wandel der Zeiten. Ein Beitrag zur Geschichte der deutschen Seestädte. Rostock 1930.
- Peters, Max: Die Entwicklung der deutschen Rhederei seit Beginn des 19. Jahrhunderts bis zur Begründung des Deutschen Reichs. Band 1: Die Entwicklung der deutschen Rhederei seit Beginn dieses Jahrhunderts. Jena 1899.
- Peters, Max: Die Entwicklung der deutschen Rhederei seit Beginn des 19. Jahrhunderts bis zur Begründung des Deutschen Reichs. Band 2: Von der Mitte des 19. Jahrhunderts bis zur Begründung des Deutschen Reichs. Jena 1905.
- Rabbel, Jürgen: Stunde der Wahrheit für zwei Männer. In: Der Demokrat. Tageszeitung der Christlich-Demokratischen Union. 37. Jahrgang, Rostock 1982, 6.10.1982.
- Rabbel, Jürgen: Rostocker Windjammer. Hölzerne Segler. 2., erw. Aufl. Rostock 1988.
- Rabbel, Jürgen: Rostocks eiserne Segler. 2. Aufl. Rostock 1990.
- Rahden, Heinrich: Die Schiffe der Rostocker Handelsflotte 1800-1917. (= Veröffentlichungen aus dem Stadtarchiv der Seestadt Rostock, Bd. 2). Rostock 1941.
- Rostocker Adressbücher. Diverse.
- Rostocker Zeitung. Jahrgänge 1848-1886.
- Stahl, Joachim: Neptunwerft. Ein Rostocker Unternehmen im Wandel der Zeit. (= Schriften des Schiffahrtsmuseums der Hansestadt Rostock, Bd. 1). Rostock 1996.
- Wiggers, Otto: Die Rostocker Rhederei. Bände der Jahrgänge 1849 bis 1886.

Bestände des Stadtarchivs Rostock:

- Nachlass Familie Beselin (1.4.3).
- Bürgermeister und Rat (1.1.3).
- Kaufmannskompanie (1.2.1).
- Gewett Schifffahrt und Hafen (1.1.12.1).
- Gewett Warnemünde (1.1.12.2).
- Gewett Bauamt (1.1.13).
- »Chronik der Rostock-Nyckjöbing-Dampfschiffahrts-Actien-Gesellschaft 1871-1886« (Festschrift).

Schiffe unter der Korrespondenz der Firma »Richard V. Beselin«

Bestand 1850

1		Br. FRIEDRIKE (M 57)	82 Last	1835	Friedrich Ramm, Rostock	Holz/ze	20,61 x 6,98 x 3,42 m	1852	Strandung
2		Br. AGNES (MBPG)	231 RT	1838	J.D. Dierling, Damgarten	Holz	24,35 x 7,58 x 3,71	1885	verlassen
3		Br. JOHANN UND EMIL (?)	117 Last	1838	Friedrich Dethloff, Rostock	Holz/ze		1853	Strandung
4		Br. CLARA (R45)	119 Last	1839	Friedrich Dethloff, Rostock	Holz/ze		1852	verschollen
5		Br. VALENTIN (M 102)	118 Last	1842	?	Holz		1856	Strandung
6		Br. THEODOR (MBPK)	209 RT	1842	Friedrich Dethloff, Rostock	Holz/ze	26,14 x 7,43 m	1875	Strandung
7		Br. GROSSHERZOG FRIEDRICH FRANZ (MBPQ)	196 RT	1843	Friedrich Dethloff, Rostock	Holz/ze	26,58 x 7,63 x 4,26 m	1878	gesunken
8		Br. CLIO (MCKS)	241 RT	1846	Andreas J. Warnck, Rostock	Holz/e	28,50 x 8,02 x 4,57 m	1876	Strandung
9		Br. TRIDENT (MBPH)	224 RT	1847	H.L. Miebrott, Ribnitz	Holz/e	27,62 x 7,63 x 4,19 m	1875	verlassen
10		Br. SCHILLER (MBPL)	213 RT	1847	Andreas Schöнемann, Rostock	Holz/ze	25,54 x 7,61 x 3,94 m	1874	Strandung
11		Br. HERTHA (MBPN)	234 RT	1849	Wilhelm Zeltz, Rostock	Holz/kf	30,10 x 8,02 x 4,41 m	1879	Kollision
12	1852	Br. ARIEL (MBPI)	260 RT	1852	Andreas Schöнемann, Rostock	Holz/ze	30,85 x 7,96 x 4,62 m	1893	Verkauf
13	1853	Br. PROSPERO (MBLK)	387 RT	1853	Wilhelm Zeltz, Rostock	Holz/kf	38,19 x 8,81 x 5,00 m	1895	Verkauf
14	1855	B. C.M. VON BEHR (MBFP)	353 RT	1855	Otto Ludewig, Rostock	Holz/kf	35,01 x 8,15 x 5,02 m	1880	verschollen
15		B. FAVORITE (MCKV)	341 RT	1855	Otto Ludewig, Rostock	Holz/kf	35,31 x 8,15 x 5,14 m	1881	verschollen
16		S. MIRANDA (M 212)	82 Last	1855	Wilhelm Zeltz, Rostock	Holz/kf	27,12 x 7,13 x 3,12 m	1858	Strandung
17	1856	VS. ALT-MECKLENBURG (MBNR)	473 RT	1856	Wilhelm Zeltz, Rostock	Holz/kf	41,88 x 8,91 x 5,15 m	1872	Strandung
18	1857	Br. WODAN (M 228)	140 Last	1857	Otto Ludewig, Rostock	Holz/kf	30,89 x 7,92 x 3,71 m	1862	verschollen
19		Br. CONDOR (MBQP)	115 Last	1856	Wilhelm Zeltz, Rostock	Holz/kf	27,92 x 7,72 x 3,64 m	1870	Strandung
20		B. VON LAFFERT-LEHSEN (MCKF)	357 RT	1857	Wilhelm Zeltz, Rostock	Holz/kf	33,86 x 8,61 x 4,75 m	1875	gesunken
21	1858	B. BRILLANT (MCJL)	180 Last	1858	Wilhelm Zeltz, Rostock	Holz/kf	35,94 x 8,47 x 4,75 m	1870	gekapert
22	1862	Br. SEEVOGEL (MCHK)	260 RT	1862	Heinrich Rickmann, Rostock	Holz/ze	30,29 x 8,02 x 3,71 m	1874	Strandung
23	1863	Br. ACTIV (MCSR)	243 RT	1863	Joachim Möller, Rostock	Holz/ze	30,65 x 8,15 x 4,35 m	1887	Strandung
24	1865	Br. ARMIN (MBHF)	240 RT	1865	Andreas Schöнемann, Rostock	Holz/ze	30,29 x 8,02 x 5,87 m	1885	Strandung
25		Br. ORION (MCGK)	129 Last	1865	Heinrich. Rickmann, Rostock	Holz/ze	31,78 x 8,02 x 3,79 m	1869	Strandung
26	1866	Br. BOREAS (MBJD)	126 Last	1837	Frankreich (ex GRÖNLAND)	Holz	30,17 x 8,23 x 5,18 m	1868	Strandung
27		Br. METEOR (M 162)	144 Last	1866	Andreas Schöнемann, Rostock	Holz/ze	32,08 x 8,02 x 4,01 m	1868	Strandung
28	1867	B. PRESTO	285 RT	1867	Heinrich Rickmann, Rostock	Holz/ze	32,08 x 8,02 x 3,86 m	1893	Verkauf
29		Br. ATLANTIK (MCNB)	307 RT	1867	Carl Schöнемann, Rostock	Holz/ze	35,66 x 8,50 x 4,97 m	1896	gesunken
30	1868	B. SALAMANDER (MBLV)	138 Last	1855	USA (ex FANNY MARY)	Holz/kf		1870	gekapert
31	1869	B. MUTTER SCHULTZ (MCPS)	285 Last	1851	Burg/Weser (ex ODER)	Holz/kf		1869	Strandung
32		B. W.W. HARVEY (MCQL)	377 RT	1869	Joachim Möller, Rostock	Holz/kf	34,14 x 8,78 x 4,82 m	1880	verschollen
33		B. FRISCH (MCRL)	412 RT	1869	Emil Padderatz, Rostock	Holz/kf	40,74 x 8,51 x 5,28 m	1890	Verkauf
34	1872	SD. OBOTRIT (MCTG)	180 Last	1872	A.G. f. Schiff- u. Maschinenbau	Eisen/60 PS	53,95 x 7,77 x 3,66 m	1873	Strandung
35		SD. ROSTOCK (MCTQ)	127 RT	1872	A.G. Hansa-Werft, Rostock	Eisen/70 PS	41,23 x 5,61 x 1,98 m	1886	Verkauf
36	1873	SBr. F.W. FISCHER (MCVN)	213 RT	1873	E. Burchard & Co., Rostock	Holz/kf	29,72 x 7,78 x 4,23 m	1892	Kollision
37	1874	B. GUSTAV METZLER (MCWG)	352 RT	1874	E. Burchard & Co., Rostock	Holz/kf	35,21 x 8,49 x 5,14 m	1899	abgewrackt
38		B. FRITZ SCHMIDT (MCWT)	397 RT	1874	Heinrich Rickmann, Rostock	Holz/kf	38,74 x 8,52 x 5,19 m	1889	kondemniert
39		Br. DR. WITTE (MCWJ)	280 RT	1874	Otto Ludewig, Rostock	Holz/kf	33,62 x 8,27 x 4,43 m	1893	Verkauf
40	1875	B. ANNA PRECHT (MDFC)	429 RT	1875	Heinrich Dierling, Damgarten	Holz/kf	38,32 x 8,99 x 5,52 m	1897	Verkauf
41		SD. RIGA (MDBC)	471 RT	1872	A.G. Hansa-Werft, Rostock	Eisen/240 PS	55,11 x 8,17 x 4,51 m	1912	Verkauf
42	1876	B. POLLY STOTT (MDBP)	432 RT	1876	Heinrich Dierling, Damgarten	Holz/kf	37,73 x 9,08 x 5,39 m	1896	kondemniert
43	1877	B. ARNOLD VON BIPPEN (MDGB)	446 RT	1877	Wilhelm Zeltz, Rostock	Holz/kf	38,44 x 9,29 x 5,39 m	1891	Kollision

Anmerkungen:

- 1 Rostocker Zeitung, 15.1.1848.
- 2 Kägbein, S. 36ff.
- 3 Peters 1905, S. 79ff.
- 4 Nachlass R. Beselin, 1.4.3.29 (alle Angaben und Zitate).
- 5 Rostocker Zeitung, 24.10.1857.
- 6 Laffert, S. 53.
- 7 Rostocker Zeitung, 18.7.1861.
- 8 Ebd., 28.7.1864.
- 9 Ebd., 31.10.1866.
- 10 Nachlass B. Beselin, 1.4.3.34 (alle Angaben und Zitate).
- 11 Kaufmannskompanie, 1.2.1.333 (alle Angaben und Zitate).
- 12 Bürgermeister und Rat, 1.1.3.20 (Bd. 6).
- 13 Rabbel 1982.
- 14 Kaufmannskompanie, 1.2.1.333 (alle Angaben und Zitate).
- 15 Nachlass B. Beselin, 1.4.3.34 (alle Angaben und Zitate).
- 16 Rabbel 1988, S. 268.
- 17 Peters 1905, S. 79ff.
- 18 Rostocker Zeitung, 7.6.1871.
- 19 Ebd., 14.6.1872.
- 20 Ebd., 8.3.1874.
- 21 Busch/Stahl, S. 15.
- 22 Rostocker Zeitung, 11.7.1872.
- 23 Ebd., 27.6.1874.
- 24 Ebd., 12.1.1882.
- 25 Ebd., 7.2.1882.
- 26 Ebd., Bekanntmachung vom 24.3.1855.
- 27 Ebd., 27.10.1867.
- 28 Gewett: Schiffsregisterakten (diverse).

The Rostock “Schiffs-Rhederei” Richard V. Beselin

Summary

The company history of the “Richard V. Beselin” shipping company, a so-called Korrespondenzreederei (shipping company which managed several ships without being their sole owners) provides insight into the maritime history of the maritime town of Rostock in the mid nineteenth century. The two owners, Richard and Berthold Beselin, had very different biographies. The trained businessman Richard Beselin took over the grain business and shipping company from his uncle Fritz Beselin in 1848. Berthold Beselin became a shareholder in 1863 and the company director following the death of his brother in 1866. A sailor by profession, he was captain of the barque PROSPERO from 1853 onwards before entering the shipping company as a partner.

This article is concerned with the internal economic structure of the shipping company as well as with contemporary social structures in the Rostock of the time. The power of the guild system, embodied by the shipmen’s association, is documented in depth on the basis of the example of the Schifferstreit (shipmen’s conflict) with the town authorities. Insisting on the rights transferred it by testamentary law, the guild refused to recognize the master’s certificate Berthold Beselin had been awarded by the Gewett (administrative committee for commercial and maritime affairs) because, in contrast to the Gewett, it was not capable of equating Beselin’s

“rank as boatswain” of the German fleet with a mate’s certificate. Even though a compromise was ultimately reached, Beselin was not able to accept the position of captain on the first screw steamer of Rostock, the ERBGROSSHERZOG FRIEDRICH FRANZ, offered him by the “Rostocker Dampfschiff-Actien-Gesellschaft” (Rostock Steamer Corporation).

In the appendix, a detailed look is taken at the various forms of ownership of the sailing ships managed by the »Korrespondenzreederei Richard V. Beselin. « In the preceding chapters there is a description of the initial efforts which ushered in the transition from partner shipping companies to joint stock corporations.

La compagnie d’armement de Rostock Richard V. Beselin

Résumé

À travers l’histoire de la *Korrespondenzreederei* Richard V. Beselin (compagnie d’armement dont l’administration croissante requérait que les comptes concernant les navires soient tenus par un armateur associé, auquel toutefois n’appartenait pas un navire en entier) se reflète celle de la marine marchande de la ville portuaire de Rostock au milieu de XIX^e siècle. Les deux propriétaires, Richard et Berthold Beselin, faisaient preuve d’une carrière tout à fait différente. Le négociant Robert Beselin reprit l’affaire céréalière et la compagnie d’armement de son oncle, Fritz Beselin, en 1848. Berthold Beselin devint associé de l’entreprise en 1863 et reprit sa direction après la mort de son frère en 1866. Marin de formation, il commanda à partir de 1853 en tant que capitaine le trois-mâts PROSPERO, avant de participer en tant que négociant à la compagnie d’armement.

Outre l’organisation économique interne de la compagnie d’armement, l’article présent se préoccupe de faire ressortir les structures sociales de l’époque à Rostock. Le pouvoir des corporations, incarné par la société de marins, sera documenté par la querelle des marins (*Schifferstreit*) avec les autorités de la ville. Insistant sur son privilège réglé par un contrat d’hérédité, elle ne reconnaîtra pas l’examen que Beselin avait réussi devant le «Gewett» (commission administrative, de laquelle relevait les questions de commerce et de navigation), car contrairement à cette commission, elle ne voulait pas attribuer à la charge de quartier-maître («*Charge als Bootsmann*») de la flotte allemande la même valeur que l’examen pour devenir second. Même si pour finir, on en vint à un compromis, Beselin ne pourra pas prendre sa charge de capitaine, qui lui avait déjà été promise par la Dampfschiff-Actien-Gesellschaft (Société anonyme de vapeurs), sur le premier vapeur à hélice de Rostock, le ERBGROSSHERZOG FRIEDRICH FRANZ.

Tandis que dans l’annexe, les différents voiliers administrés par la compagnie Beselin feront l’objet d’une analyse détaillée de leurs propriétaires, dans les chapitres précédents, les premiers pas qui conduisirent les compagnies d’armement à devenir des sociétés anonymes par actions seront décrits.